Canadian Transport Commission
Commission canadienne des transports

The Eighteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1984

Canada

The Eighteenth Annual Report of the Canadian Transport Commission 1984 was produced by the Communications Branch, Publications Division, in collaboration with the Word Processing Services.

Equipment: Xerox 8000 System

©Minister of Supply and Services Canada 1985
Catalogue No. TT1-1984
ISBN 0-662-53527-8

Printed in Canada

Commission canadienne des transports
Président

Canadian Transport Commission
President

The Honourable Don Mazankowski, P.C.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the eighteenth annual report of the Canadian Transport Commission, made pursuant to section 28 of the National Transportation Act, for the calendar year ended December 31, 1984.

Yours sincerely,

Jean Marchand, P.C.
President
Canadian Transport Commission

Canada

MEMBERS OF THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION 1984

President: Honourable Jean Marchand, P.C.

Vice-President (Law): J.D. Thompson, Q.C.[1]/J. T. Gray, Q.C.[2]

Vice-President (Research): Yves Dubé

Commissioners:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, Q.C.
Mike Landers[3]
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.[1]
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.[4]
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Commission Secretary: D.W. Foley

Committees	Chairmen
Air Transport	Paul Langlois[5] M.D. Armstrong[6]
Commodity Pipeline Transport	D.H. Jones, Q.C.
International Transport Policy	J.M. McDonough
Motor Vehicle Transport	J. Gérald Drainville
Railway Transport	J.A.D. Magee
Review	J.D. Thompson, Q.C.[1] J.T. Gray, Q.C.[2]
Water Transport	Anne-Marie Trahan, Q.C.[7] Paul Langlois[5]

[1] Appointed June 29, 1984
[2] Term expired May 31, 1984
[3] Appointed July 9, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984
[5] Appointed Chairman ATC, Dec.,10, 1984
[6] Relinquished Chairmanship, Dec.,10, 1984
[7] Appointed Chairman WTC, Dec. 10, 1984

Location

Les Terrasses de la Chaudière
15 Eddy Street
Hull, Quebec

Mailing Address

Ottawa K1A 0N9
Tel.: 819-997-6567
Telex: 053-4254

TABLE OF CONTENTS

Canadian Transport Commission 1

Western Division 15

Railway Transport Committee 21

Air Transport Committee 31

Water Transport Committee 39

Motor Vehicle Transport Committee 45

International Transport Policy Committee 49

Commodity Pipeline Transport Committee 51

Review Committee 55

Research Branch 57

Traffic and Tariffs Branch 61

Cases before Federal Court and Supreme Court of Canada 65

Appendices 75

CANADIAN TRANSPORT COMMISSION

"...an economic, efficient and adequate transportation system making the best use of all available modes of transportation at the lowest total cost is essential to protect the interests of the users of transportation and to maintain the economic well-being and growth of Canada..."

Section 3, *National Transportation Act*

Introduction

THE CANADIAN TRANSPORT COMMISSION (CTC), established by the *National Transportation Act* on Sept. 19, 1967, regulates transportation in Canada that is under federal jurisdiction.

Its head office is located in the National Capital Region and a Western Division, created in 1979, is in Saskatoon, Sask.

The CTC performs all the functions vested in it by the *National Transportation Act*, the *Railway Act*, the *Aeronautics Act*, the *Transport Act*, the *Western Grain Transportation Act*, the *Shipping Act* and other statutes. It is a court of record and its decisions, which are normally made by its modal committees, are binding. The decisions are, however, subject to review by the Commission's Review Committee, and/or appeal; to the Federal Court of Canada, on questions of law or jurisdiction; to the Minister of Transport, from a final decision of the Commission with respect to an application for, (a) a licence under the *Aeronautics Act* to operate a commercial air service, (b) a licence under the *National Transportation Act* to operate a motor vehicle undertaking, (c) a licence under the *Transport Act* to engage in transport by water, or (d) a certificate of public convenience and necessity under the *National Transportation Act* in respect of a commodity pipeline; and to the Governor in Council, in all cases.

The CTC is comprised of a maximum of 17 commissioners, including the president and two vice-presidents. The first vice-president is responsible for the supervision of the work of the committees of the Commission and for matters of law, and the second vice-president is responsible for research.

The powers and duties of the Commission are divided among its seven committees and two branches. Five of these committees regulate the different transport modes: air, rail, motor vehicle, water, and commodity pipeline. The two other committees deal respectively with review and appeals and with international transport policy. One of the two branches specializes in research, and the other handles research as well as traffic and tariff questions.

During 1984, CTC committees issued 924 decisions and 2 815 orders; they held 42 hearings over a record 249 sitting days.

Highlights of 1984

Air Transportation

The Air Transport Committee (ATC) held two major hearings which have had an impact on Canadian air transportation.

The hearing held on Canadian air fare issues and domestic charters, early in the year, clearly demonstrated the need for change. The hearing made an important contribution to the new Canadian air policy. The ATC interim report based on evidence heard at the hearing, contained many recommendations principal among which was the establishment of fare zones to widen the market for discount fares. This three-zone system was implemented immediately, but was replaced in September by a two-zone system that further relaxed the air regulations governing both scheduled service airlines and charter carriers. The air fare hearing brought about other changes, namely amendments to the Air Carrier Regulations governing domestic and international Advance Booking Charters (ABC's).

The second major hearing dealt with the adequacy of air services in northern and remote areas. It was held in June and July in 19 communities across Canada, from Labrador to the Yukon. The summary report released in November stressed the importance of air transportation in remote areas where other types of transportation systems are not available. Adoption of recommendations contained in the report could increase competition and help reduce costs to travellers and shippers in those areas.

Rail Transportation

One of the longest public hearings in the history of the CTC was held by the Railway Transport Committee (RTC) last summer and fall. It concerned proposals by Canadian National Railway Company (CN) and Canadian Pacific Limited (CP) acting as a partnership, Trans-Ontario Railway Company and Erie Express Railway Corporation to acquire from Conrail of Philadelphia, interests in the Canada Southern Railway Company, the Detroit River Tunnel Company, and the Niagara River Bridge Company.

In a decision issued on Dec. 14, the hearing panel did not disallow any of the three proposals because it did not find in them anything that was unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial

to the public interest. The decision also granted CP Limited's application for a recommendation to the Governor in Council to sanction the agreement CN and CP Limited had entered into in April, 1983 with Conrail. Both Erie Express and Trans-Ontario have appealed the RTC decision to the Cabinet.

Another hearing was held in September and October as part of a CTC inquiry into the effects in Canada of U.S. railway deregulation. The study was started in 1983 at the request of the Minister of Transport after the two major Canadian railways had reported revenue losses of $100 million to U.S. competitors since the U.S. adopted the *Staggers Rail Act* of 1980. A staff report was produced in May and, due to the national importance of the issue, public hearings were deemed appropriate. The final report of the CTC inquiry was released at the end of the year. It concluded that the rail regulatory systems of the two countries are no longer compatible and suggested a number of legislative changes to restore transborder railway pricing harmony.

There were two other issues of general interest: the applications by CN and CP Rail to operate freight trains without cabooses, and the on-time performance of VIA Rail passenger-trains during the Christmas/New Year holiday season.

In the first case, the RTC held a pre-hearing conference on the issue after which a technical group composed of railway, union, and CTC representatives was formed to elaborate on a plan for the testing of cabooseless trains. The test plan was widely distributed in October and public hearings started in December for discussion with all interested parties. The hearings will continue in 1985.

In the case of VIA Rail, a report prepared by a CTC task force of three senior staff members attributed VIA Rail's on-time performance problems to old and unreliable equipment, and to unsatisfactory operating agreements with the two largest railways. The report recommended that VIA replace its fleet of locomotives and cars with new equipment that would operate reliably in the North American environment, and negotiate better agreements with CN and CP Rail for the use of tracks and maintenance of locomotives.

Safety

In February, the RTC released its decision on the public hearing and inquiry it held into a December, 1982 accident at CP Rail's Winnipeg yard where six uncontrolled locomotives crashed into five empty tank cars, resulting in an explosion and a fire. The accident was attributed to employee error. A series of RTC orders were immediately issued to improve safety standards and upgrade training and supervision of railway employees.

Another inquiry from March until August looked into the causes and circumstances of an accident involving a tank car at CN's MacMillan yard northwest of Toronto when the end of a tank car that had previously held butane gas blew out. Twenty-six tank cars were ordered out of service after they were suspected of having cracks similar to the one found in the accident car. The report of the inquiry Commissioner has been submitted to the Railway Transport Committee and is expected to be made public early in 1985.

Although figures released in February indicated that the number of railway crossing accidents had decreased in 1983 compared to the previous year, the RTC stepped up its program to improve level crossing safety. It expects to make several recommendations, one being that crossing signs be more visual, and another that driver education programs undertaken by Operation Lifesaver be broadened to reduce crossing accidents caused by irresponsible acts on the part of drivers. Operation Lifesaver is a nationwide public information program that was set up in 1981 to make the public aware of dangers at railway crossings. The campaign is sponsored by the Railway Association of Canada and Transport Canada in cooperation with the Canada Safety Council and the Canadian Transport Commission.

Water Transportation

In February, the Water Transport Committee (WTC) ruled in favour of CN's 1982 acquisition of Task Terminal Limited of Montréal. The decision followed a public hearing held in 1983 during which an investigation of other acquisitions by CN was made. In response to requests by parties to the hearing who asked for an open discussion on public policy matters that affect the future of the port of Halifax, the WTC is planning a public hearing in 1985 to study all aspects of the vertical integration that has taken place in the Canadian transportation industry through the acquisition of shipping companies by railways.

The committee also has under consideration, the formation of Canada Line by CP Ships and Compagnie Maritime Belge, two companies operating container services between Montréal and Europe. A decision is forthcoming.

Intermodal/Multimodal Transportation

An emerging trend of particular significance to transportation policy development is the rapidly expanding use of intermodal and multimodal transport services. Current multimodal issues include major investments, mergers, the introduction of new technology, and the effects of multimodal operations on the contractual interests of carriers, shippers and freight forwarders.

The Commission has established an internal task force to examine the means and methods by which the issues raised by the introduction and expansion of such services can be dealt with effectively and the public interest safeguarded.

The Handicapped

Since its creation in 1980, the CTC's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped has endeavoured to find solutions to problems encountered by the disabled when they travel. The development of an administrative procedure for issuance by the Commission of a multimodal transportation card is one such solution. The Commission's Office of the Coordinator of Transportation of the Handicapped is responsible for administering the issuance of this card that will identify travellers who require an attendant en route, and will enable the attendant to receive a fare concession. Work has progressed in ensuring acceptability of the card by carriers and the disabled community.

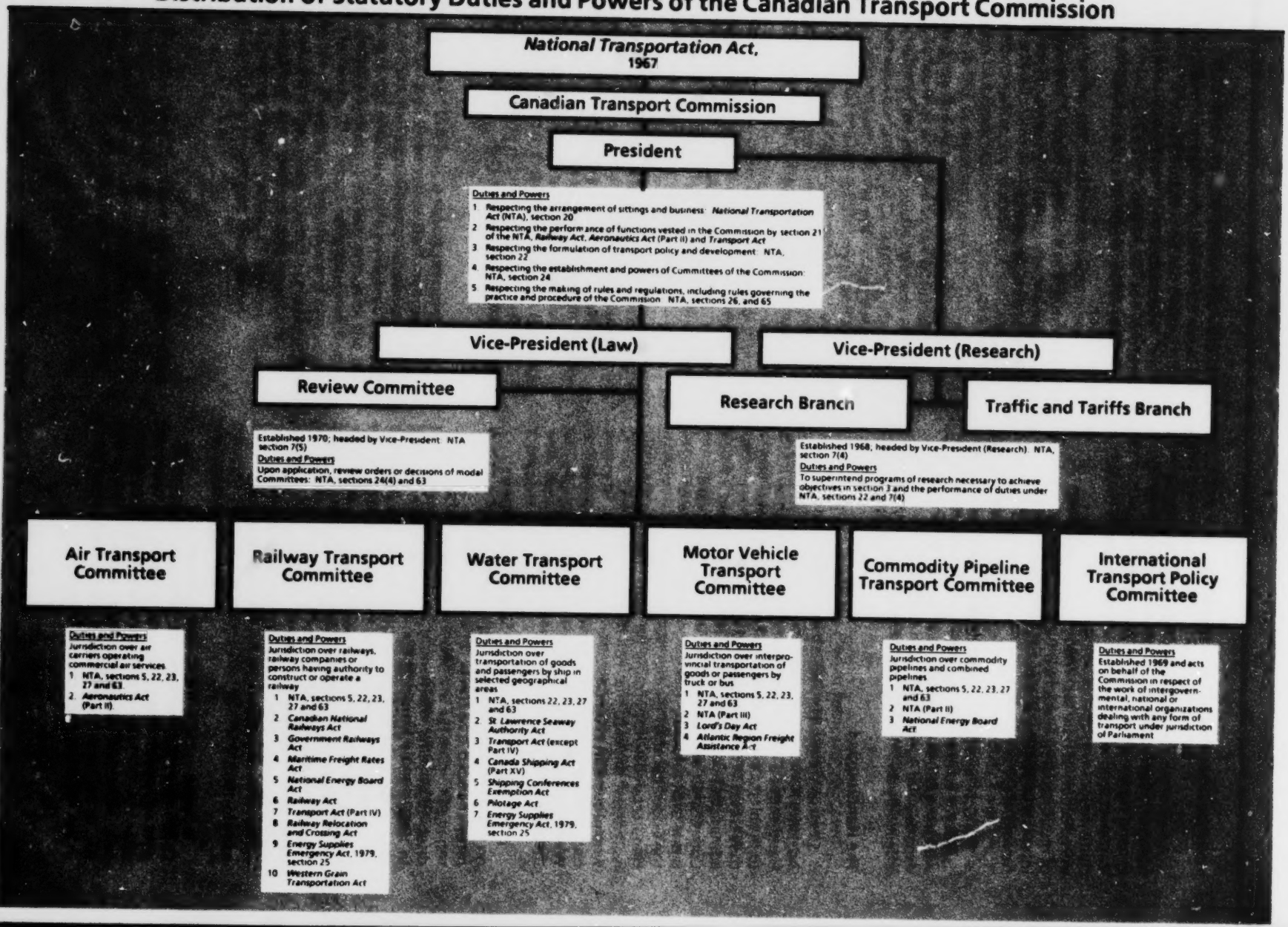
In 1981, the Parliamentary Special Committee on the Disabled and the Handicapped recommended free travel for an attendant required to care for the personal needs of a disabled traveller when using air transportation. In 1982, the Air Transport Committee (ATC) studied the issue and decided that the tariffs filed by the air carriers were, in their view, prejudicial to these travellers and to obese passengers who require more than one seat. After the carriers applied for a review of this decision, a special panel of the ATC was formed to investigate the matter further. Eighty-five submissions were received by the panel and its report is expected early in 1985.

In January, 1984, the Railway Transport Committee (RTC) held a public hearing to investigate an appeal filed by a handicapped person after VIA Rail had refused to transport his electric cart. More particularly, the appellant wanted the RTC to define the term 'wheelchair' as contained in VIA Rail's baggage car traffic tariff.

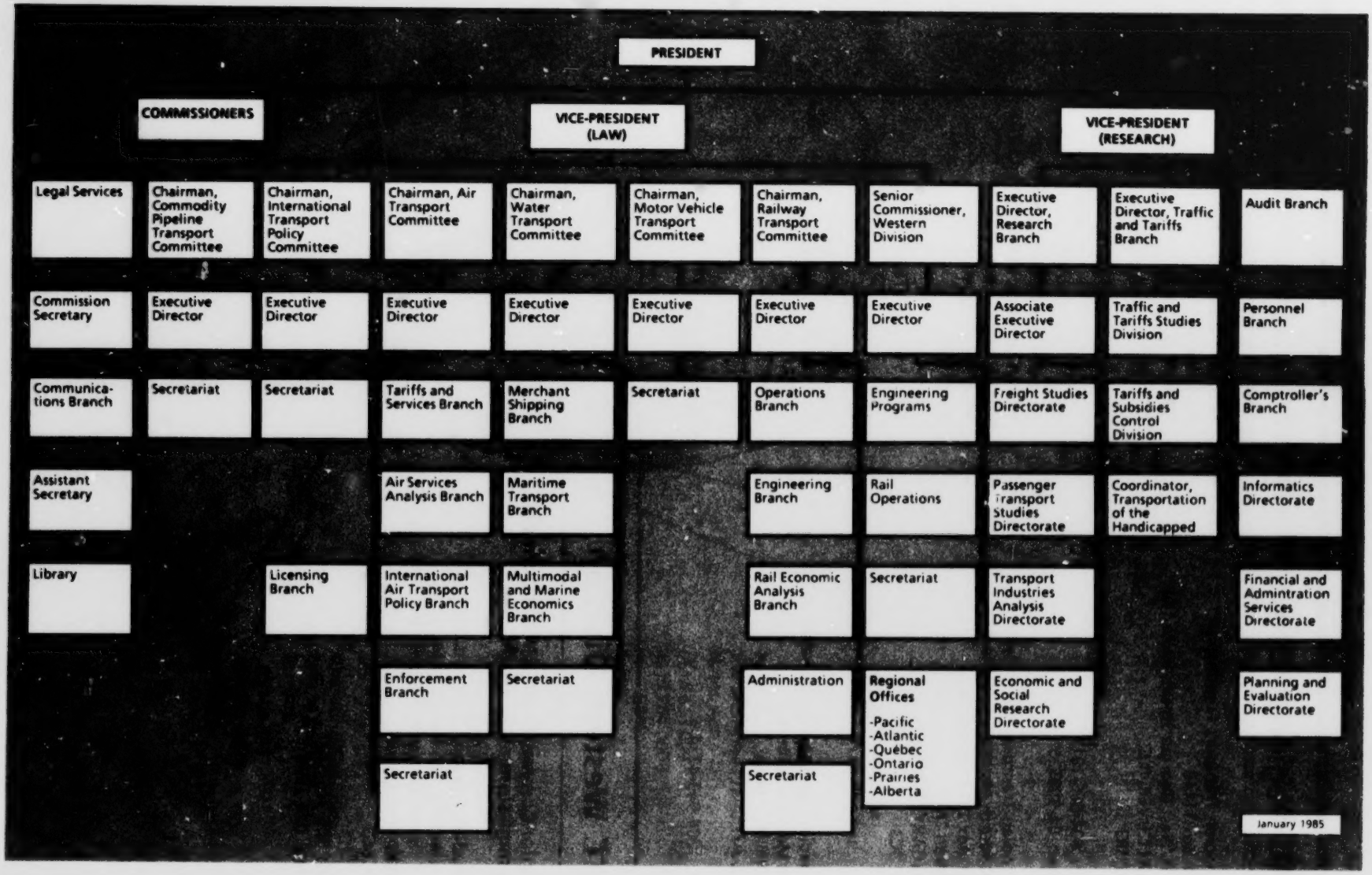
The committee determined that the cart in question was a carrier designed for industrial use and, as such, could not be construed to be a wheelchair. It concluded that the railway's refusal had, therefore, not resulted in a breach of its obligation to provide reasonable and suitable accommodation.

The Commission has also been heavily involved in the development of accessibility standards for intercity rail-passenger service.

Distribution of Statutory Duties and Powers of the Canadian Transport Commission



CANADIAN TRANSPORT COMMISSION



CTC Regional Offices

Canadian Transport Commission
P.O. Box 11148
1055 West Georgia Street, Suite 1740
VANCOUVER, B.C.
V6E 3P3

Tel.: 604-666-1011
Telex: 04-508523

Canadian Transport Commission
220 Fourth Avenue S.E., Suite 372
P.O. Box 2917
Station "M"
CALGARY, Alta.
T2P 3C3

Tel.: 403-231-4811

Canadian Transport Commission
303 Main St., Suite 301
WINNIPEG, Man.
R3C 3G7

Tel.: 204-949-4214

Canadian Transport Commission
65 Adelaide St. East, Fifth Floor
TORONTO, Ont.
M5C 1K6

Tel.: 416-369-4821

Canadian Transport Commission
Dominion Public Building, Suite 702
685 Cathcart Street
MONTRÉAL, Quebec
H3B 1M7

Tel.: 514-283-5722

Canadian Transport Commission
Terminal Plaza Building, Fourth Floor
1222 Main Street
MONCTON, N.B.
E1C 1H6

Tel.: 506-388-7040

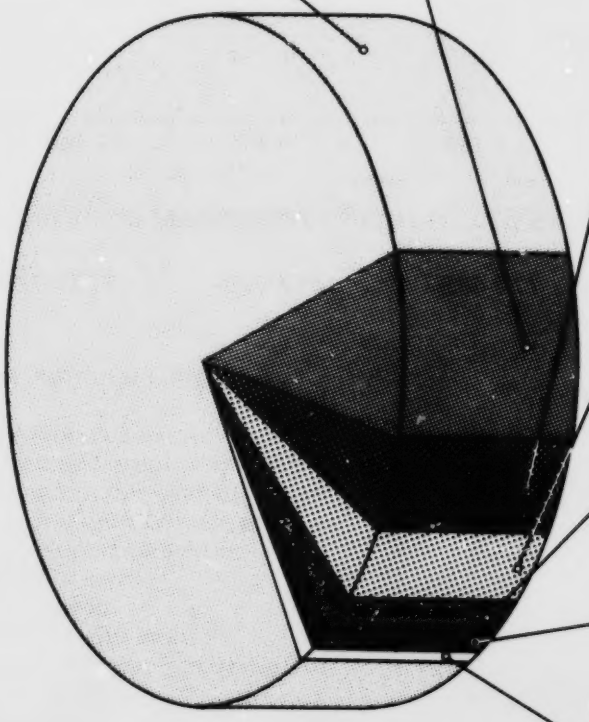
CTC Western Division

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R. Wolfe

Canadian Transport Commission
Western Division Headquarters
350 Third Ave. North, Third Floor
SASKATOON, Sask.
S7K 6G7

Tel.: 306-975-5201
Telex: 074-2693

Estimated Budgetary Expenditures for Calendar Year 1984*



Western Grain Transportation Act
$589 776 000
($0)
72.5%

Statutory payments under the *Railway Act*
$102 109 000
($415 487 000)
12.6%

Statutory Payments under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*
$55 298 000
($50 120 000)
6.8%

Administration
$42 552 000
($38 009 000)
5.2%
4.2% Salaries & Wages
1.0% Other

Payments under the *Maritime Freight Rates Act*
$14 413 000
($10 754 000)
1.8%

Railway Relocation and Crossing Act
$6 789 000
($14 862 000)
0.8%

Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers
$2 100 000
($1 500 000)
0.3%

*Note: Figures for 1983 in brackets. Details of the statutory payments are provided in the various sections of the report.

Comparison of Subsidy Payments

Comparative Statement of Subsidy Expenditures

	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Statutory Payments Under the *Railway Act*	102 109	415 487	(313 378)
Statutory Payments Under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*	55 298	50 120	5 178
Operating Subsidies Paid to Regional Air Carriers	2 100	1 500	600
Payments Under the *Maritime Freight Rates Act*	14 413	10 754	3 659
Railway Relocation and Crossing Act	6 789	14 862	(8 073)
Western Grain Transportation Act	589 776	–	589 776
Total	**770 485**	**492 723**	**277 762**

Comparisons of Resource Utilization

Comparative Statement of Operating Expenditures by Activity

Activity	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	7 967	6 360	1 607
Rail Transport	16 254	15 042	1 212
Road Transport	2 306	2 044	262
Other Transport	1 820	1 707	113
Research and Analysis	5 857	5 467	390
Administration	8 363	7 389	974
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparative Statement of Operating Expenditures by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	6 887	5 442	1 445
International Transport Policy Committee	122	149	(27)
Motor Vehicle Transport Committee	155	147	8
Railway Transport Committee	13 537	12 618	919
Water Transport Committee	1 411	1 357	54
Western Division	1 387	1 363	24
Research Branch	3 897	3 560	337
Traffic and Tariffs Branch	3 576	3 339	237
Administration and Support Services	11 595	10 034	1 561
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Comparative Person-Year Utilization by Activity

Activity	1984	1983	Increase (Decrease)
Air Transport	150.1	143.8	6.3
Rail Transport	284.3	294.2	(9.9)
Road Transport	64.2	61.0	3.2
Other Transport	36.5	36.3	0.2
Research and Analysis	104.6	103.8	0.8
Administration	188.1	195.3	(7.2)
Total	**827.8**	**834.4**	**(6.6)**

Comparative Person-Year Utilization by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	134.3	128.6	5.7
International Transport Policy Committee	1.3	1.2	0.1
Motor Vehicle Transport Committee	3.0	3.0	0.0
Railway Transport Committee	242.5	249.9	(7.4)
Water Transport Committee	30.5	30.7	(0.2)
Western Division	19.3	25.2	(5.9)
Research Branch	66.8	68.4	(1.6)
Traffic and Tariffs Branch	96.6	91.2	5.4
Administration and Support Services	233.5	236.2	(2.7)
Total	**827.8**	**834.4**	**(6.6)**

Comparative Statement of Personnel Costs by Activity

Activity	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	5 946	5 450	496
Rail Transport	13 063	12 338	725
Road Transport	2 126	1 924	202
Other Transport	1 497	1 471	26
Research and Analysis	4 561	4 243	318
Administration	6 555	6 034	521
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Comparative Statement of Personnel Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	5 146	4 733	413
International Transport Policy Committee	55	97	(42)
Motor Vehicle Transport Committee	131	124	7
Railway Transport Committee	11 054	10 505	549
Water Transport Committee	1 229	1 225	4
Western Division	1 002	960	42
Research Branch	2 996	2 789	207
Traffic and Tariffs Branch	3 253	2 954	299
Administration and Support Services	8 882	8 073	809
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Activity

Activity	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport	2 021	910	1 111
Rail Transport	3 191	2 704	487
Road Transport	180	120	60
Other Transport	323	236	87
Research and Analysis	1 296	1 224	72
Administration	1 808	1 355	453
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

Comparative Statement of Non-salary Operating Costs by Organizational Unit

Organizational Unit	1984 ($000s)	1983 ($000s)	Increase (Decrease)
Air Transport Committee	1 741	709	1 032
International Transport Policy Committee	67	52	15
Motor Vehicle Transport Committee	24	23	1
Railway Transport Committee	2 483	2 113	370
Water Transport Committee	182	132	50
Western Division	385	403	(18)
Research Branch	901	771	130
Traffic and Tariffs Branch	323	385	(62)
Administration and Support Services	2 713	1 961	752
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

WESTERN DIVISION

Senior Commissioner J.M. McDonough
Commissioner B.R.Wolfe

THE WESTERN DIVISION of the Canadian Transport Commission was established in 1979, following a Cabinet decision that the Commission should have a visible presence in Western Canada. The Western Division, headquartered in Saskatoon, provides Western Canadians with direct access to the Commission. Through its interpretation of the role and function of the Commission, the division promotes a more effective public participation and awareness. Air and rail carriers, industrial shippers, the grain industry, cities, towns and communities, and all the various users of transportation in Western Canada are better able to raise appropriate questions with and make their concerns known to the Canadian Transport Commission. Two Commissioners, who are members of all modal committees, are assigned to the Western Division. The Senior Commissioner being the Chief Executive Officer is assisted by a small staff of professionals and support personnel operating out of the Commission's Western headquarters.

Rail

Branch Line Applications to Abandon

In 1984, four public hearings were held by the Western Division in the matter of a reconsideration of applications to abandon railway branch lines. They were:

CN Amiens Subdivision - A public hearing was held April 3, 1984 to consider CN's application to abandon 20.7 miles of trackage between Spiritwood and Shell Lake, Sask. In its decision, the Commission ordered the line be abandoned on Aug. 31, 1986; and

CN Carlton Subdivision - A public hearing on July 31, 1984 reconsidered CN's application to abandon the 28.2 miles of trackage between Dalmeny and Laird, Sask. An earlier decision of the Commission dated Oct. 8, 1980 recommended to the then Minister of Transport that the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird be placed in the basic rail network protected from abandonment until Jan. 1, 2000. The hearing in 1984 again recommended that the line be protected until Jan. 1, 2000. Order-in-Council PC 1984-4046 of Dec. 13, 1984 placed the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird in the basic rail network, protected from abandonment until Jan. 1, 2000.

In addition to the CN Carlton Subdivision between Dalmeny and Laird being placed in the basic rail network, the Governor in Council protected the following subdivisions from abandonment until January 1, 2000:

CN Winnipegosis Subdivision - PC 1984-1386 placed 10.4 miles of track between Sifton Jct. and Fork River, Man. in the basic rail network;

CN Gravelbourg Subdivision - PC 1984-4048 placed 3.8 miles of track between Hodgeville and Tyson, Sask., in the basic rail network;

CP Shamrock Subdivision - PC 1984-4048 placed 33.1 miles of track between Tyson and Hak in the basic rail network;

CN Dodsland Subdivision - 7.4 miles between Smiley and Dewar Lake, Sask. was removed from the basic rail network by PC 1984-472. Following consideration to abandon this 7.4 miles, Commission decision WDR 1984-00136 of July 17, 1984 ordered abandonment of operation of the Dodsland Subdivision between Smiley and Dewar Lake;

CN Stettler Subdivision - On July 23, 1984, the Governor in Council on considering an appeal against abandonment of 88.1 miles of the CN Stettler Subdivision between Edberg and Morin, Alta. ordered the Commission under section 50 of the *National Transportation Act* to rehear the application and report back to the Governor in Council within 90 days. A public hearing was held at Stettler, Alta., Sept. 13, 1984. A report to the Governor in

Council on Oct. 23, 1984 recommended that 108.0 miles of the Stettler Subdivision between Ferlow Jct. and Dinosaur, Alta. be placed in the basic rail network. On Dec. 13, 1984, by Order-in-Council PC 1984-4048, the Commission's recommendation was accepted; and

CP Rail Kaslo Subdivision - A public hearing was held May 2, 1984, to rehear Canadian Pacific Limited's application to abandon 27.4 miles of trackage between Rosebery and Nakusp, B.C. In its decision dated July 5, 1984, the Commission ordered this line to be continued in operation.

One Prairie branch line hearing is scheduled for March, 1985, involving the CP Rail Shamrock Subdivision.

During the year, the division issued a total of 15 decisions, 295 orders, 11 notices and 59 rulings and/or directives dealing with automatic crossing protection, rail grade crossings, abandonment of trackage, construction of new trackage, and rate and tariff matters.

The following ten reports were also issued by the Western Division:

Report to the Governor in Council, Oct. 23, 1984, dealing with the CN Stettler Subdivision (as detailed above);

Report entitled "Decision on the Public Hearing into a Mishap in CP Rail's Winnipeg Yard Dec. 13, 1982", dated Jan. 30, 1984. CP Rail was directed to implement specific procedures aimed at improving safety standards, training, and supervision of employees. Additionally, CP Rail and other railways in Canada were required to submit a report regarding storage of empty dangerous goods cars and the Railway Transport Committee was to prepare an appropriate amendment to the regulations for the transportation of dangerous goods by rail;

Report entitled "The Edmonton-Calgary Dayliner Accident", dated March 26, 1984. This report outlined certain decisions for action oriented towards preventing such an accident or reducing the consequences of a similar accident should it occur;

Report on alternate forms of rail-passenger service in low density regions (Railbus Concept), dated Feb. 15, 1984. The group was encouraged to continue to meet under the direction of Transport Canada and the Province of Manitoba with a view to completing the implementation of the Railbus operation in Northern Manitoba; and

Six progress reports on the Edmonton-Calgary provisional passenger-train service.

Railway Branch Line Applications

1980 - 1984

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Total Applications (miles)	876	527	1 403
Operations Ordered Abandoned (miles)	644	466	1 110
Operations Ordered Retained (miles)	90	19	109
Mileage Placed in Basic Rail Network (miles)	142	33	175
Applications Pending (miles)	-	9	9

Public hearings on all outstanding abandonment applications were completed in 1983. Hearings held during 1984 concerned the reconsideration of applications to abandon certain branch lines.

Branch Line Inquiry

On Dec. 21, 1984, the Governor in Council ordered the Western Division of the Canadian Transport Commission to inquire into, explore and pursue the development of innovative options and alternatives to provide improved transportation services to those areas of Canada affected by branch line abandonment. The inquiry will identify the potential for those branch lines in order that the most effective, efficient, and reliable transportation system will be available at minimum cost. The inquiry will examine the potential for commercially-operated freight and commuter short-line railways in Canada. As well, in the Western region, other options to be considered include the off-track elevator concept, the role of trucking for those lines affected by abandonment, and greater sharing of lines between CN and CP Rail. Current standards for federally funded branch line rehabilitation will be

reviewed, with emphasis being placed on possible selective rehabilitation. The inquiry's report is to be submitted to the Governor in Council through the Minister of Transport by June 30, 1985. The Minister of Transport requested the Senior Commissioner to chair this inquiry.

Passenger-Train Service

During 1984, a public hearing was held concerning VIA Rail's application for relief from the requirements to provide passenger shelters at Roblin and McCreary, Man. A bench decision was issued denying this application.

Early in the year, a meeting was held to discuss further the progress of the Railbus Concept to provide rail-passenger service in Northern Manitoba. The parties involved in this endeavour, in addition to the CTC, are Transport Canada, the provinces of Manitoba, Ontario, Alberta and Saskatchewan, VIA Rail, CN, and the City of Thompson, Manitoba. As is usual in matters relating to railway rules, operating procedures, etc., the Commission's role will consist of being available for consultation on technical matters that may arise.

The province of Manitoba advised, in November, that the prototype unit was being tested on the Greater Winnipeg Water District Railway and was expected to be moved to Thompson, Man. in the near future.

In September, 1984, a final decision denied the Esquimalt and Nanaimo Steering Committee's application for minimum fare levels for passengers travelling between Victoria and Courtenay, B.C. In an earlier interim decision, minimum fare levels had been instituted on a trial basis. It was found that minimum fares failed to attract an increase in ridership.

During 1985, the following public hearings will be held in connection with rail-passenger service in Western Canada:

An inquiry regarding facilities for traffic and accommodation on the Esquimalt & Nanaimo Railway, Vancouver Island;

A CN application to discontinue Edmonton-Lac La Biche, Alta. - waterways mixed train service; and

A rehearing of CP Rail's application to discontinue passenger-train service between South Edmonton and Calgary, Alta.

Station and Agency Closures

In January, 1984, there were six applications for agent and station removal outstanding involving 39 stations. Decisions were reached and orders issued with respect to four of these applications. Public hearings were held at Thompson, The Pas and Churchill, Man. during June, 1984, concerning an application by CN to remove agents and station buildings at Churchill, Ilford, Thicket Portage, Gillam, Wabowden, Sherridon, Lynn Lake and Cranberry Portage, Man., and replace the buildings with passenger shelters at these locations. The decision covering this application is pending. There were no additional applications received during the current year.

Vancouver Port Study

Meetings were held in Vancouver in May, 1984 by the sponsors of the study, attended by various shippers and carriers to review the Phase I Report recommendations. Sponsors of the study are the Canadian Transport Commission, Transport Canada, and the provinces of British Columbia, Alberta, Saskatchewan and Manitoba. Significant progress is being made in resolving many of the potential bottlenecks identified in this report. Further activities associated with this study will be continued in the spring of 1985.

Joint Track Usage Study

This study, initiated by the province of Alberta in 1982, was undertaken in 1983 under the joint sponsorship of Transport Canada, the Canadian Transport Commission, CP Rail, CN, and the provinces of Saskatchewan, Alberta, and British Columbia. Its purpose is to find ways to move greater volumes of traffic over both railways between Kamloops and Matsqui, B.C.

It is expected the consultants will submit their final report covering this study in the spring of 1985.

Branch Line Rehabilitation Program

A formal agreement between Transport Canada and the Canadian Transport Commission assigns to the Commission's Western Division the responsibility for all financial audits and engineering inspections involving the Branch Line Rehabilitation Program.

This Canadian government program, designed to restore or upgrade approximately 5 900 miles of grain-dependent railway branch lines in the basic rail network in Western Canada, continued during

1984. The standard to which rail lines are generally being rehabilitated will permit the movement of carloads weighing up to 220 000 lbs at speeds of 30 mph on a year-round basis. Expenditures to March 31, 1984 totalled approximately $495 million.

During 1984, financial audits continued on work completed under previous rehabilitation agreements. Engineering inspections were conducted on the current work and preliminary inspections for the upcoming 1985/86 work were completed. It is expected that a further 1 765 miles of branch lines will have received work by March 31, 1985 at a cost of approximately $130 million.

On May 28, 1984, final rehabilitation agreements between the Government of Canada and the railways were signed, covering the remainder of the program extending to 1988/89.

Rail Relocation Projects

During 1984, an application under Part I of the *Railway Relocation and Crossing Act* was filed by the City of Regina covering its Phase I rail relocation proposal.

Following responses from those railways who would be impacted by this proposal, a pre-hearing conference was held in September. As a result of the many issues involved in this large and complex proposal, it was decided to reactivate a technical committee under the chairmanship of the Director of Engineering, Western Division to identify and define these issues. It is expected that a public hearing will be convened in 1985.

CP Rail Rogers Pass Project

During 1984, construction on the Rogers Pass, B.C. project, designed to reduce CP Rail's westward grade and increase main line track capacity to the Pacific Coast, got underway on a major scale.

This grade improvement project at Rogers Pass, expected to take about three-and-a-half years to complete at a cost of approximately $650 million, calls for the construction of 21 miles of main track. Also included are 2 tunnels of 9 miles and 1 mile, respectively and 11 bridges.

The Western Division heads a working group established to ensure that the conditions set out in the decision are met by the railway company. Because many of these conditions deal with environmental considerations to minimize damage to the Glacier Park setting, an environmental-oriented monitoring organization representing Parks Canada, CP Rail, and the Commission has been implemented to review and approve all work before it proceeds. Members of the Commission's working group are represented in this monitoring organization.

Maintenance Monitoring Program

With the passage of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) on Nov. 14, 1983, certain responsibilities were assigned to the Canadian Transport Commission. One such responsibility is that of monitoring the maintenance inputs of the railways as they apply to grain-dependent branch lines. This monitoring program, under the direction of the Western Division, began in 1984, with the engineering staff of the Calgary and Winnipeg regional offices conducting field inspections. This program will be continued in 1985 with personnel headquartered in Saskatoon.

Traffic and Tariff Matters

During 1984, Western Division personnel were involved in the following activities:

They dealt with and satisfactorily resolved a series of complaints from Tirol Dehydrators, Tilley, Alta., arising as a result of the inclusion of container traffic under rates published in accordance with the WGTA;

They assisted in the amicable settlement of a dispute between Prairie Malt (Canada) Ltd., Biggar, Sask., and CN, resulting from the application of currency exchange surcharge on malting barley moving at WGTA rates to U.S. destinations via New Westminster;

They investigated a complaint by Costa Cartage, Winnipeg, concerning the establishment of a loading ramp at Thompson, Man. by CN, with subsequent erosion of trailer-on-flat car traffic, Winnipeg to Churchill; and

They assisted in satisfactorily resolving a number of complaints related to non-application of WGTA rates to wharves in the Vancouver area formerly all designated as taking Vancouver rates under the *Crow's Nest Pass Act*.

Air

The Western Division continued to handle all applications for new and amended licences as well as notices of proposals for change of control and

transfers of commercial air services in Classes 4, 5, 6, 7 and 9-4 based in the four western provinces. Requests were also received and action taken for waivers for licensing requirements pursuant to certain sections of the Air Carrier Regulations, including flying training authorities for non-licensed centres.

In 1984, 197 applications for new and amended authorities, plus notices of proposals, were received for processing in the Western Division. At year-end, 43 of these applications/proposals were still active. A total of 162 decisions were issued by the Western Division, approximately the same number as in 1983. In addition, 129 public notices regarding applications were issued. There were 117 requests received and granted for waivers of licensing requirements for flying farmers, use of private aircraft and parachute/glider operations. Thirty-nine waiver applications for non-licensed flying training bases were received and concluded.

During the year, staff of the division attended and provided assistance in public hearings on air applications and transfers. In addition to providing staff resources for these public hearings in Western Canada, staff assistance was also provided for regulatory hearings respecting air courier traffic and a special air fare policy for carriage of the disabled and obese.

RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE

J.A.D. Magee, Chairman[1]
J.-L. Bourret[2]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.[3]
Mike Landers[4]
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson, Q.C.[5]
Anne-Marie Trahan, Q.C.[6]
J.F. Walter[7]
B.R.Wolfe

[1] Term to expire Jan.,10, 1985
[2] Reassigned Dec. 21, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Appointed July 11, 1984
[5] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984
[6] Appointed Chairman WTC, Dec. 10,.1984. RTC appointment rescinded Dec. 21, 1984
[7] Appointed Chairman, Dec. 7, 1984, effective Jan. 11, 1985

THE RAILWAY TRANSPORT COMMITTEE (RTC) regulates rail transportation under the jurisdiction of the Federal Government. *The National Transportation Act* (NTA), the *Railway Act*, the *Railway Relocation and Crossing Act*, and the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) provide the main statutory authorities for RTC regulation.

Regulatory Activities

The regulatory activities of the RTC cover both technical and economic aspects of railway operations and the committee decisions resulting from public hearings are listed in Appendix V.

Rail safety is the major regulatory activity in the technical area. There are six broad categories of activity: accident investigation; equipment and infrastructure monitoring; operations monitoring; regulation and compliance in the movement of dangerous goods by rail; the railway/highway interface; and the development of standards. Three-fifths of the RTC staff resources were used in support of safety regulations in 1984.

The responsibility for ensuring an adequate quality of service to users is the second major activity in the technical area. Regulatory activities include the monitoring of passenger services, branch line abandonment applications, approval of new track construction, examination of applications for the consolidation of local stations, and dealing with complaints put forward by freight shippers, railway passengers, and railway labour organizations. Regulation of quality of service used approximately one-tenth of RTC staff resources in 1984.

In the area of economic regulation, the RTC is responsible for the auditing of the accounts of Canadian railways under federal jurisdiction; analysis and development of railway costing methodologies; the determination of subsidy payments under the *Western Grain Transportation Act*, which totalled $590 million in 1984, and under the *Railway Act*, which amounted to $102 million in 1984; and the auditing of the operating railways' charges to VIA Rail, amounting to some $400 million per annum for invoice settlement. This activity absorbed almost one-third of RTC resources in 1984.

Railways under federal jurisdiction are required to file tariffs with the RTC. This is administered by the Commission's Traffic and Tariffs Branch, together with all other matters related to rates and traffic, and is covered elsewhere in this report.

Like other committees, the RTC is directed by a chairman and commissioner members. The committee holds weekly meetings to deal with ongoing regulatory matters and public hearings into major transport issues. In total, the committee held 27 public hearings during 171 sitting days in 1984, and issued 51 decisions and 1 599 orders. These figures include rail hearings handled by the Western Division on behalf of the RTC.

Administratively, headquarters' staff is organized into three branches. Technical regulation is carried out by the Operations and Engineering Branches. The Rail Economic Analysis Branch is responsible for the accounting, costing and subsidy activities.

The committee has six regional offices: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary, and Vancouver. These regional offices carry out the inspection programs necessary for the technical regulation of safety and quality of service, which are described under the headquarters' branches below. The crucial role of the regional offices in the successful performance of RTC technical regulation is evident in that nearly two-thirds of technical regulatory staff are located in these six regions.

OPERATIONS BRANCH

This branch is responsible for four areas of technical regulation:

Accident Investigation;
Dangerous Goods;
Operations Monitoring; and
Quality of Service.

Accident Investigation

Railways under federal jurisdiction are required to file reports to the Canadian Transport Commission on all accidents. The reporting occurs on an immediate basis except for those involving only minor financial damage. The accident reports include data on fatalities and personal injuries caused by derailments, collisions, highway crossing accidents, dangerous commodity releases, and other incidents resulting from railway operations.

During 1984, the branch was advised of some 4 600 accidents/incidents. Although many of these were of a minor nature, some 1 200 cases were referred to the regional offices for investigation or auditing. These cases included 584 crossing accidents, 279 derailments, and 96 collisions. (See Appendix IX.)

Six more serious accidents were investigated under section 226 of the *Railway Act* and a tank car failure in CN's MacMillan Yard in Vaughan, Ont. was subject to inquiry by the Chairman of the RTC under section 19 of the *National Transportation Act*.

Section 226 Accident Investigation

This type of accident investigation is carried out by RTC staff members given powers of independent investigation under section 226 of the *Railway Act*. A total of six investigations were authorized in 1984 - five reports are already in the public domain and the sixth will follow shortly.

Jan. 7 Derailment at Medicine Hat, Alta., mileage 0.04 , CP Rail Brooks Subdivision, in which the locomotive engineer was killed;

Feb. 10 Crossing accident at Gracefield, Que., involving CP Rail work train and a school bus, mileage 57.75, Maniwaki Subdivision;

March 30 Crossing accident at Milton, Ont., mileage 36.78, CN Halton Subdivision, in which six young persons were killed;

June 21 Collision of VIA Rail LRC train with stationary CN freight cars on a siding in Nepean, Ont., at mileage 8.2, Smiths Falls Subdivision;

July 23 Failure of centre plates on certain tank cars in sulphuric acid service, Ontario Northland Railway, North Bay, Ont.; and

July 28 Collision on a siding at Varennes, Que., mileage 15.47, Sorel Subdivision, between a CN freight train and a stationary locomotive.

Under section 19 of the *National Transportation Act*, a public inquiry was held in Toronto into the failure of a tank car in CN's MacMillan Yard, Township of Vaughan, on Feb. 28, 1984. The report has been received by the RTC and will be in the public domain soon.

Dangerous Goods

In accordance with the requirements of the *Railway Act* and the *National Transportation Act*, the Railway Transport Committee regulates the transportation of dangerous goods by rail and, through the *Safe Containers Convention Act*, inspects containers.

Railway companies under CTC jurisdiction transported a total of 400 005 carloads of dangerous goods in 1984, including cars containing product residue. Detailed work on dangerous goods movement in Toronto and Vancouver continued in 1984. Dangerous goods are to be removed from the Vancouver waterfront by 1986 and a public hearing has been called for early 1985 to finalize this.

Dangerous goods programs are divided into two main categories: regulation and compliance.

Dangerous Goods Regulation

This program activity includes development of new and revised regulations for the transport of dangerous goods by rail; presentations to emergency response groups; and liaison and coordination with government departments, municipalities, and industry.

During 1984, six amendments were issued to existing regulations for the Transportation of Dangerous Goods by Rail, covering such matters as tank car stencilling, modification and retrofit of tank cars, and use of the Emergency Response Forms. Six committee orders were issued restricting movement and/or operation of tank cars following accidents or RTC inspections.

A multimodal survey on explosive handling at restructured U.S. was conducted by the working group of the Dangerous Goods Technical Committee and a joint study is currently underway on the Port of Rimouski, Que. Interface with the Coast Guard, Ports Canada, and port authorities at points of marine-rail interchange has become increasingly important in view of volumes of dangerous goods handled, and the CTC has recently become a member of the Port of Montréal Liaison Committee.

In cooperation with Atomic Energy of Canada Ltd., an instrument has been developed to detect the liquid levels of tank cars pursuant to Justice Grange's Recommendation 11 from "The Report of the Mississauga Railway Accident Inquiry".

In the area of special permits pursuant to Agency Ceñ2(a)(1) of the Commission's [illegible] the Transportation of Dangerous Goods by Rail, there were 383 new special permits issued, 179 revised, 26 denied, and 4 revoked. Special permits were issued for transfer of product, single trip movement, new blocking and bracing techniques, and dangerous goods packaging.

Dangerous goods officers from headquarters and the regions attended 38 accidents and 126 incidents involving dangerous goods in 1984. In addition, 117 calls were taken for assistance at accident or incident situations, and 1 557 reports were analyzed.

A public hearing was held to investigate CN's MacMillan Yard, Township of Vaughan incident of Feb. 28, 1984 involving an empty placarded tank car, following which an RTC order was produced concerning the procedure of backfilling such tank cars with natural gas.

The Dangerous Goods Information System data base developed in 1983 for rail accidents and incidents is now operational.

Dangerous Goods Compliance

This program activity includes monitoring the effectiveness of carrier compliance with train marshalling, documentation, placarding, and blocking and bracing of carload and LCL shipments; inspection of dangerous goods rolling stock including tank cars, containers, trailers, and portable tanks; inspection of bulk storage facilities, hydrostatic retest, drum reconditioning, and cylinder facilities; instruction to carriers, shippers, manufacturers, and other agencies; and approval and inspection of explosives handling sites.

During 1984, the Dangerous Goods Division answered 1 719 written inquiries and 5 330 verbal inquiries for information and/or assistance. Headquarters and regional personnel conducted 8 192 car, terminal, yards, and shippers inspections.

Fourteen inspections were carried out for the approval of pressure vessels and 12 manufacturers were given authority by RTC order to build to Commission specifications. Four independent inspection agencies were also approved by order to carry out Commission approved inspections of these manufacturers.

Committee staff inspected 379 bulk storage facilities. Thirty hydrostatic retesting facilities and two drum reconditioning plants were approved. Pursuant to Regulation CTC 1978-11 Rail, two explosives handling sites were approved, one denied, and three were pending at the end of 1984.

Under the *Safe Container Convention Act* and regulations, inspectors have been designated and a Memorandum of Understanding signed between transport modes on compliance activities in container inspection.

Operations Monitoring

The RTC is responsible for monitoring train and yard operations to ensure that they conform with safety requirements. The most important activity in 1984 related to the applications by CN and CP Rail to operate cabooseless trains on an experimental basis. The RTC commenced public hearings on this matter in December, 1984 and the hearings will continue into February, 1985.

RTC staff have been heavily involved in 1984 in occupational safety and health issues as they relate to the railway running trades. Committee staff

have worked closely with Labour Canada to establish the parameters of the RTC's responsibilities in this area under Part IV of the *Canada Labour Code*. In the meantime, the RTC has assumed a more active role in respect of occupational safety and health affecting the railway running trades. Staff members have attended several meetings in various parts of Canada held by railway management and labour on safety and health issues and have been involved in mediation. In addition, the committee undertook a full-scale investigation of the condition of locomotive cabs in British Columbia. This study has been placed in the public domain and follow-up action is currently underway.

The RTC also carries out an on-going monitoring program of operation practices. Staff travelling on train locomotives, cabooses or in passenger cars evaluate the performance of railway personnel. During 1984, staff rode 843 trains and made 162 visits to yards for operations monitoring.

The monitoring of trains carrying special dangerous goods continued in 1984 to ensure railway compliance with the requirements of the regulations. There were 1 956 trains monitored at various gateway points with violations recorded on only three occasions.

As a result of an occurrence where a Specification 112 tank car failed during humping operations on Feb. 28, 1984 at CN's MacMillan Yard in the Township of Vaughan, Ont., the RTC ordered all railway companies under its jurisdiction to refrain from coupling 112 or 114 tank cars at a speed in excess of four miles per hour at any location and in any circumstance. Between April 30, 1984 when the program was established to monitor the railway companies compliance with this directive and Dec. 31, 1984, RTC staff observed a total of 1 775 switching operations. A total of 20 violations were found during this eight-month program.

Quality of Service

Branch Line Abandonment

This program is to ensure that branch line abandonment and removal of ancillary trackage is in the public interest and that the rationalization of the branch line network produces a more effective rail system. The Prairie Branch Line Abandonment Program is administered by the Commission's Western Division and is covered elsewhere in this report.

Orders and decisions issued in 1984 on non-prairie branch lines and non-prairie abandonment applications on hand Dec. 31, 1984 are listed in detail in this report. (See Appendices VI and VII.)

A total of eight applications, pursuant to section 106 of the *Railway Act* for removal of ancillary trackage were received in 1984. Three of these applications were referred to the Western Division for processing. Orders authorizing the removal of ancillary trackage were issued in respect of four of the remaining five applications. As of Dec. 31, 1984 there is one outstanding application under section 106.

Passenger Services

The purpose of this monitoring program is to evaluate and report on the condition of passenger stations and passenger equipment, operating efficiency, and standards of availability and accessibility to all passenger-train services.

RTC staff inspections include train items such as on-time performance, accommodation, cleanliness, food and beverage service, crew deportment, and adherence to safety requirements. Inspections of stations include the condition of structures, platforms and facilities and the accessibility to facilities and services within the station. In conjunction with the monitoring reports received from RTC regional offices, complaints from the general public are considered as important indicators of quality of service.

During 1984, RTC inspectors monitored 1 031 passenger trains and 756 of these were found to be satisfactory. Of the 1 031 trains, 375 separate instances of on-train deficiencies were noted, with lateness the major on-train problem. VIA Rail stations/shelters were inspected on 701 occasions and 46 deficiencies reported. All deficiencies were brought to the attention of appropriate railway officials for corrective action. A total of 39 complaints from the general public were received by the RTC, of which 12 involved specific incidents, 3 involved disabled travellers and 24 expressed dissatisfaction with the service provided by VIA Rail.

As a result of the Minister's policy on "Rail Transport for Disabled Persons", the CTC is in the process of developing accessibility and service standards for approval and implementation in 1985. These standards include accessibility to on-train services, station buildings, and information/communication. In 1984, the committee initiated a program for the

preliminary assessment of stations and their facilities for compliance with the proposed criteria.

Decisions to discontinue passenger-train service were issued as a result of 1983 public hearings held for St. John's-Argentia, St. John's-Carbonear, and Clarenville-Bonavista, Nfld. Decisions are pending for the mixed passenger-train services of Hearst-Nakina and Sioux Lookout-Thunder Bay, Ont. The committee has extended the experimental passenger-train service which operates daily between Montréal and Gaspé, Que. to May 29, 1985. The status of each of the passenger services under the jurisdiction of the committee is detailed in this report. (See Appendix VIII.)

An application was received from VIA Rail for restructuring passenger-train service between Sydney-Truro-Halifax, N.S. Following a public hearing, the committee issued an order approving the restructured service for a one-year period commencing June 3, 1984.

The one-year provisional passenger-train service between Calgary and Edmonton commenced operation on July 1, 1983, but was interrupted because of CP Rail's track maintenance program. Consequently, the termination date for the provisional period was extended to Dec. 31, 1984. Submission of the VIA Rail - Ministry of Transportation of Alberta joint report, regarding the long-term future of the service, has been rescheduled for March, 1985. The RTC decision will be issued after that date.

Agency Centralization

At the beginning of 1984, there were eight CN agency centralization applications before the RTC for consideration. There were no new applications received in respect of CN servocentre operations. A total of six decisions were issued, two as a result of public hearings and four by means of file hearings. Of the remaining two applications, one was subject to the public hearing process and one is under review. CP Rail did not submit any agency centralization applications during 1984.

ENGINEERING BRANCH

This branch is responsible for three areas of technical regulation:

Equipment and Infrastructure Monitoring;
Standards and Regulations; and
Railway/Highway Interface.

Equipment and Infrastructure Monitoring

Equipment

This program is a scheduled inspection of railway rolling stock at various locations across the country to detect dangerous conditions and monitor the quality control processes of the railway. In 1984, 4 233 motive power units were inspected by regional personnel during 937 inspection visits and 27 012 cars were inspected on 860 different visits.

During 1984, a revised freight car inspection program which entails inspecting cars to a safety standard was expanded from the RTC Atlantic Region to the rest of the country.

The RTC also carried out a scheduled inspection of train heating boilers, stationary boilers and air reservoirs, to detect dangerous conditions and ensure that a satisfactory level of maintenance is carried out. During 1984, 397 train heating boilers, 198 stationary boilers, and 794 air reservoirs were inspected at various locations in Canada.

Infrastructure

- Track and Right-of-Way Inspection

This program is a scheduled inspection of the track structure on a three-to-five-year basis, to detect dangerous conditions and ensure a satisfactory level of maintenance.

There are two aspects to the program:

(a) a scheduled inspection of the right-of-way carried on in conjunction with the track inspection program. During 1984, 4 202 miles were inspected; and

(b) inspections of specific locations, where unsatisfactory conditions have been brought to the RTC's attention either by complaints or as a result of derailments. Special inspections of right-of-way were carried out at 75 locations. During 1984, 18 applications for fencing exemptions were received.

Structures

This program entails the review and approval of applications, pursuant to sections 189 and 192 of the *Railway Act* for authority to reconstruct railway bridges. During 1984, 130 such applications were received and 119 orders issued.

• New Capital Expenditures

This program reviews and approves work proposed by the railways on subsidized branch lines. The dollar value of work approved for the 1984 construction season was $1 770 000 for CP Rail and $1 330 000 for CN.

• Right-of-Way Fire Prevention

In 1984, 395 provincial forestry officers were authorized to act on behalf of the RTC to ensure that proper fire protective measures were taken by the railways.

• Restricted Clearances

This program entails the review of applications for approval to construct trackage or structures that do not meet the minimum clearance requirements. During 1984, 19 such applications were processed.

Standards and Regulations

The Standards Division develops and revises regulations dealing with railway operations, engineering, and rolling stock. Technological, organizational, and administrative changes in the railway industry are examined and regulations must be responsive to the wider economic and social changes in Canada. The impetus for change comes from five main sources:

- Hearings conducted by the Railway Transport Committee;
- Investigations conducted under section 226 of the *Railway Act;*
- Analysis of data arising from RTC programs described elsewhere in this report;
- Representations from the railways, the Canadian Railway Labour Association, and from the public at large; and
- Representations from federal, provincial, and municipal governments.

Railway Safety Advisory Committee

The Railway Safety Advisory Committee (RSAC), established by the RTC in 1972, held three meetings in 1984 chaired by a commissioner and comprised of representatives of railway management, railway labour, and RTC staff.

The technical review committees and their working groups, through which the RSAC functions, held meetings to examine in detail proposed new regulations and/or revisions to existing regulations. The subject matter of new regulations included passenger car safety, railway communications, railway event recorders, and first aid kits on locomotives.

Revisions or amendments to existing regulations included: Pipe Crossings Under Railways CRC c.1187 (E-10); Railway Engine Bell and Whistle CRC c.1166 (0-25); Railway Grade Separations CRC c.1191 (E-5); Railway Safety Appliance Standards CRC c.1171 (0-10), and the Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 (0-8).

Regulations

The Commission issued an amendment to the Railway Freight Car Roller Bearing Regulations, a revocation of the Railway Handling of Freight at Flag Stations Regulations CRC c.1167 (0-4), and an amendment to Regulations No. 0-8 Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 (0-8), concerning main track switches.

As a result of amendments that were made to the *Canada Labour Code* in 1984, it has become necessary to review RTC regulations on occupational safety and health. It is anticipated that these new regulations, being jointly developed by the RTC and Labour Canada, will take effect in June, 1986.

The following regulations were approved by the RTC and are currently with the Privy Council Office:

- Amendment to the Railway Radio Regulations;
- Amendment to the Railway Hot Box Reporting Regulations;
- The Railway Service Equipment Regulations;
- Amendment to the Railway-Highway Crossing at Grade Regulations CRC c.1184 (E-4);
- Revision to the Railway Interlocking Systems Regulations CRC c.1192 (E-13), and Railway Signal and Traffic Central Systems Regulations CRC c.1194 (E-14);
- Amendment to the Railway Prevention of Electric Sparks Regulations CRC c.1181 (E-16);
- Amendment to Regulations No. 0-8 Uniform Code of Operating Rules CRC c.1175 in respect of train orders and yard limit signs;
- Amendment to Railway Safety Appliance Standards Regulations CRC c.1171 (0-10); and
- Revision to the Railway Motive Power Equipment Regulations CRC c.1169 (0-21).

The following have been approved by the RTC but have not yet been referred to the Privy Council Office:

- Revision to the Air Brake Regulations CRC c.1179 (0-20); and
- The Freight Car Safety Inspection Regulations.

Railway/Highway Interface

Railway Crossing Protection

The branch authorizes: the construction and reconstruction of railway/highway crossings at grade; the installation and modification of automatic warning systems, and of other improvements for the protection, safety, and convenience of the public at railway/highway crossings; and the construction and reconstruction of grade separations. Federal funding has been provided for such projects since the beginning of the century and has been a significant factor in reducing crossing hazards.

RTC staff investigate the sites of all railway/highway crossings accidents where casualties occur and the majority of non-casualty accident sites. A slow order reducing train speeds to 25 mph is automatically applied at all public crossings where casualty accidents have occurred. Where there are no automatic protective devices at public crossings and inspection has indicated that such are needed, RTC staff approach the railway and the local road authority to obtain corrective action. Where there are automatic protective devices already installed, the RTC staff evaluate these with a view to adding devices where warranted.

Following the receipt of project applications by the committee and as a result of those it originated, commitments and payments of $10 million were made under section 20 of the *Railway Relocation and Crossing Act* from the 1984 budget for approved projects. In crossings at grade and crossing warning systems, 259 projects were completed. Grade separations are funded by Transport Canada and not through the CTC.

The RTC is cooperating with Operation Lifesaver, directed towards increased public awareness of the hazards at level crossings. This program is jointly funded by the Railway Association of Canada and Transport Canada. RTC headquarters' and regional offices' staff participate in an advisory capacity. Provincial programs have been initiated in eight provinces.

The Railway Transport Committee has also established a Working Group on Railway Crossing Accidents to examine the overall problem of railway crossing accidents and initiate measures that could be taken to reduce such accidents. The first meetings of the working group were held in late 1984. Membership in this group includes the railways, railway labour, police, Operation Lifesaver, the Federation of Canadian Municipalities, and Transport Canada.

Grade Separation

Federal funding assistance was provided under the Special Recovery Capital Projects Program for the construction of four grade separations. In addition to those projects, 32 orders for construction and reconstruction of grade separations were issued by the RTC during 1984.

Rail Line Relocation

The relocation of trackage from the centre of Amos, Que., was authorized by an order issued in 1981. The project was completed in early summer, 1984. In Regina, Sask., discussions on rail line relocation commenced in 1982 and a formal application was submitted by the city in March, 1984. Funding has been approved by Transport Canada.

Railway Traffic Control Signal Systems

In 1984, 75 project applications relating to train control signal systems were investigated, completed, and approved. In addition, 239 projects of a miscellaneous signal nature were investigated, completed, and approved.

Railway/Highway Protective Devices

During the past year, protective devices at railway/highway crossings were upgraded by improving the light units to provide a higher light output; increasing the flashing rate of light units to provide a more conspicuous and effective warning; and exchanging painted gate barriers for the red/white reflectorized type.

Studies were carried out on: accident rates at particular railway/highway crossings and remedial action to be taken; and on capital and annual maintenance costs of railway/highway protective devices towards the simplification of a method of payment and reduced costs to roadway authorities.

Additionally, ongoing studies are being carried out on flood lighting at public railway/highway crossings to determine its effectiveness and on the use of active advance warning signs on the approach to such crossings. Branch officers are active on committees that are carrying out research on protective devices.

Construction projects of a signal nature completed during the year totalled 393.

RAIL ECONOMIC ANALYSIS BRANCH

This branch is responsible for railway accounting, costing, and the economics of specific services including subsidy and payment administration. (See Appendices X-XVIII.)

Payments approved by the Railway Transport Committee in 1984 were as follows:

Payments	Amount ($)
Western Grain Transportation Act[1]	589 775 787
Railway Act - 1984 Advance[2]	42 169 910
- 1983[3]	37 146 900
- 1978-1982[3]	22 792 655
Total	**691 885 252**

[1] In accordance with Regulations Respecting Payments to Railway Companies under the *Western Grain Transportation Act*, PC 1984-1184, April 5, 1984.

[2] In accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

[3] Additional payments in accordance with sections 256, 258, 261 and 272 of the *Railway Act*.

Accounting Division

This division is responsible for the Uniform Classification of Accounts (UCA), the audit of railway records, depreciation rates, cost of capital, and the analysis of investment plans under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA).

Special activities undertaken in 1984 included the continued identification and resolution of transitional accounting issues, issuance of interpretation bulletins, and amendments pertaining to the revised UCA.

The division fulfilled its responsibilities with regard to its ongoing audit program, including a review of the 1983 CN and CP Rail charges to VIA Rail and major projects under the Audit Interface Program with the Service Analysis and Costing Divisions. A review of railway accounting manuals for the purpose of ensuring conformity with the revised UCA and a review of methodologies for railway applications for revised depreciation rates continued.

In addition, the division undertook special projects such as reporting on the railways' investment plans, as required under the WGTA, and a review of CN's methodologies in allocating their fixed assets by geographic cost centres.

The RTC commenced a major inquiry into the cost of capital for use in rail regulatory proceedings, and lengthy public hearings were held in Winnipeg, Montréal and Hull. Representatives from the railways, the provinces, and the wheat pools participated. The final argument of each party was scheduled for February, 1985.

Costing Division

This division develops railway costing methodologies and the computerized costing systems. This includes the verification of unit and specific costs for purposes of branch line and passenger subsidy payments, the audit of CN and CP Rail charges to VIA Rail, support for the regulatory hearing program, and the determination of costs for prescribing rail freight rates, including the rate for statutory grain under the WGTA. In addition, the division provides computer services for the whole of the committee's activities.

The division verified the final unit costs of CN and CP Rail for 1983. The division participated in the audit of charges from CN and CP Rail to VIA Rail for the years 1982 and 1983. The rationale for these charges is detailed in the operating agreements between the railways. Division staff prepared an updated report entitled, "A Comparison of Amtrak and VIA Costing Approaches", dated August, 1984. This report profiles the costing methodologies of the two passenger railway companies (for the period 1982 and 1983).

During 1984, the division finalized specific costs for branch line subsidy payments to CN for 1981 and is in the process of finalizing 1982 payments. Specific costs for branch line subsidy payments to CP Rail for 1981 and 1982 are also in the process of being finalized.

The most important new task for the division was the forecasting of railway costs for the movement of western grain for the 1984-85 crop year. These costs were the basis for determining the new rate scale for the movement of statutory grain under the WGTA. This responsibility

included the annual determination of those western branch lines to be designated as grain dependent and a recommendation to the Minister of Transport as to the level of the CN adjustment payment. In 1985, the division will be undertaking the first full-scale review of grain transport costs, as required in the WGTA.

The division's responsibility for computer services to all branches of the committee produced designs for several new computer systems, including systems development for railway claims under the WGTA. The microcomputer facilities were expanded to facilitate the processing associated with smaller systems within the committee and to reduce the growth in the costs of providing computer services.

Service Analysis Division

This division makes payments in accordance with the WGTA; determines and recommends the payment of subsidies to compensate railways for uneconomic services operated as an imposed public duty; provides analytical support at public hearings; does annual investigations of CN and CP Rail charges to VIA Rail; and develops cost estimates required for the establishment of freight rate levels.

During 1984, the Commission continued its financial support for eligible passenger services not operated by VIA Rail. A major project to finalize CN branch line subsidy claims in respect of the years 1978-81 inclusive was completed by March 31, 1984, and a similar project was initiated to finalize branch line subsidy claims in respect of 1982 for CN and in respect of 1981 and 1982 for CP Rail.

As a continuation of the Branch Line Hearing Program initiated in July, 1981, ten public hearings were held during 1984 to consider branch line abandonment applications, including four by the Western Division. Five other applications were advertised to obtain public response without public hearings. Also, ten new applications for branch line abandonment were filed by the railways during 1984. In total, 28 decisions were issued during 1984 in respect of branch line abandonment applications, including seven issued by the Western Division.

At the request of the Minister of Transport, the Commission undertakes an annual investigation of CN and CP Rail charges to VIA Rail for services rendered in the operation of VIA Rail's passenger-train services. The railways' charges are analyzed to establish VIA Rail-related costs in accordance with the Commission's Railway Costing Regulations. On June 30, 1984, as scheduled, the Commission reported to the Minister on the results of its investigation for the year 1982. Division staff also participated in the RTC Inquiry into the on-time performance of VIA Rail in the winter of 1983/84, and are currently assisting the Rail Passenger Action Force established by the Minister of Transport.

Costing of rail operations was carried out to establish freight rates related primarily to movements subject to "Eastern Rates" payments and the transportation of rapeseed products governed by Order-in-Council PC 1976-894. During 1984, the verification of costs for CN and CP Rail "Eastern Rates" movements for the year 1982 was completed. Costs for rapeseed movements for the year 1985 were verified for both CN and CP Rail and forwarded for rate-making during the year.

In July, the staff report was completed on appropriate cost methods to be used in the determination of container rates between Newfoundland and the mainland. By year-end, this matter had been the subject of a public hearing and two interim orders had been issued disallowing certain non-compensatory rates. The second order also required that CN apply the interim cost methods to all Newfoundland container movements and that all rates determined to be non-compensatory using the interim criteria be refiled by the railways at compensatory levels.

AIR TRANSPORT COMMITTEE

Paul Langlois[1]/M.D.Armstrong[2], Chairman

J.-L. Bourret
D.H.Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
Hon. J.C. Munro, P.C.[3]
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, Q.C.
J.D. Thompson, Q.C.[4]
B.R. Wolfe

[1] Appointed Dec. 10, 1984
[2] Relinquished Chairmanship, Dec. 10, 1984 (Continues as member)
[3] Appointed July 9, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984

THE AIR TRANSPORT COMMITTEE (ATC) was established under the *National Transportation Act* to administer Part II of the *Aeronautics Act* in the course of which it formulates the Air Carrier Regulations for enactment by the Commission.

Responsibility and Authority

Overview

The committee's objective is to promote an effective national air transportation system capable of meeting the air travel needs of Canadians and visitors to Canada at the lowest possible fares and rates. The committee regulates the entry and exit of air carriers for the provision of commercial air services, ensures that air carriers' tariffs are just and reasonable, enforces the economic regulations issued under Part II of the *Aeronautics Act*, develops and promulgates additions and amendments to the Air Carrier Regulations to ensure the effective economic regulation of air transportation, and provides advice to the Minister of Transport on civil aviation matters.

Licensing

Pursuant to the *Aeronautics Act*, the operation of commercial air services requires that air carriers be licensed. Some licence applicants must satisfy the committee that public convenience and necessity requires the service while others are subject only to proof of financial and operational capability. In certain cases, licence exemptions are available for such operations as flying farmers, use of aircraft by an employee for an employer, air shows, demonstrations of aircraft, and parachute jumping.

Licences or exemptions for domestic and foreign carriers are obtained by filing applications with the committee, other than for regional, local, and commuter services between Canada and the United States. The application process includes, where appropriate, notice to obtain input from the public and competing air carriers. Public hearings are held in instances where there is evidence of extraordinary public interest or impact on competing carriers, and where the file record is inadequate.

After the committee has considered the application, the material in support, and any opposing or modifying interventions, and the applicants' replies thereto, a decision is issued. If the decision is favourable, the appropriate licence authority is issued subject to the applicant complying with specified requirements of the committee.

Applications from Canadian carriers for local, regional, and commuter services between Canada and the United States are submitted to the Minister of Transport. If the Minister determines that the criteria set out in a recent Exchange of Notes between the two governments are satisfied, the application is referred to the committee for selection of a Canadian air carrier. The committee then gives public notice for the purpose of soliciting competing applications. The most suitable carrier is selected and licensed in accordance with section 16 of the *Aeronautics Act*.

Tariffs

The prices and conditions for transportation of passengers and goods are governed by tariff publications issued by carriers and filed with and accepted by the ATC. These tariffs are available to the public from either the carrier or the committee.

Tariffs must be clear and definite. The conditions of carriage and the level of tolls have to be just and reasonable. The committee has the authority to take action if there is unreasonable pricing or unjust discrimination.

Enforcement

The ATC must ensure that persons do not operate commercial air services without valid licences or that licensees do not operate contrary to the conditions of their licences or tariffs. Enforcement examiners as well as licensing and tariff staff investigate complaints or suspected contraventions.

Regulatory Analysis

The Air Carrier Regulations are reviewed by the committee on its own motion or as issues are brought to the committee's attention by air carriers or the public. Proposed changes are advertised, interested persons' comments are considered, and, when deemed appropriate, recommendations are made to the Commission for registration and promulgation.

Subsidy Administration

The government's Regional Air Carrier Policy authorizes certain subsidies for Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). The committee administers this subsidy program by auditing financial data of carriers and authorizing payments.

There are two other direct operating subsidies approved by the government for payment by Transport Canada. The financial payments related to these subsidies are audited by the committee's staff and recommendations are made to Transport Canada.

Organization

The committee staff is divided into six branches: Administration, Regulatory Analysis, International Air Transport, Licensing, Tariffs, and Enforcement. The branches report to the committee through the Executive Director of the ATC.

Administration Branch

The Administration Branch is comprised of the Secretariat of the committee and the Financial and Administrative Services section.

The Secretariat prepares decisions, orders, notices of public hearings as well as agendas and minutes of committee meetings.

The Financial and Administration Services section coordinates estimates and forecasts for budget purposes, oversees the administration of the committee's human and fiscal resources, and coordinates administrative action in respect of the management of committee staff.

Regulatory Analysis Branch

The five divisions in this branch provide economic, regulatory, financial, and operational analysis and advice to the committee.

The Economic Analysis Division is the committee's economic advisor, assessing whether applications meet the test of public convenience and necessity and that of public interest, providing support staff at hearings, and carrying out economic investigations and surveys relating to both specific air carrier operations and the industry as a whole.

The Audit Division monitors air carrier accounting practices and makes recommendations for changes in the committee's policies, and rules and regulations of a financial nature including financial fitness tests applicable to all Canadian air carriers. Staff of the division assess all applications submitted to the committee for new air services, transfers, changes of control, mergers, and amalgamations so as to make recommendations on what financial requirements need to be imposed to ensure that new licensed commercial air carriers and expanding carriers commence authorized operations on a sound financial basis. Division staff conduct special investigations and field audits to determine the financial status of individual air carriers, the validity of subsidy claims, and to provide financial advice and assistance to the Enforcement Branch.

The Financial Analysis Division provides advice to the ATC on the justness and reasonableness of proposed fare and tariff changes, and on the financial adequacy of carriers operating domestic and international charters.

The Operations Analysis Division investigates and reports on the performance and operational characteristics of aircraft and equipment used in specific commercial air services. The division also supervises the computer systems for processing aviation statistics, coordinates electronic data

processing projects, and provides advice on electronic data processing initiatives.

The Policy Advisory Division develops and recommends amendments to the economic aspects of the Air Carrier Regulations and assists the committee in formulating advice to the Minister of Transport on the development of government aviation policies. This division is also involved in reviewing and recommending modifications to the committee's statistical reporting requirements and in representing the committee at economic and statistical conferences of the International Civil Aviation Organization (ICAO).

International Air Transport Branch

This branch ensures that bilateral and multilateral agreements on international air services are appropriate to the needs of Canadians, and maximize to the extent possible the economic benefits that accrue to Canadian air carriers. The branch, also provides advice to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters concerning international air transport.

The branch collaborates with other government departments in preparing for and negotiating agreements with foreign governments which lead to the development or modification of international air services; participates in the implementation and administration of air services agreements; consults with foreign aeronautical authorities concerning the operation of international scheduled and charter air services; and, represents Canadian interests at meetings of international and intergovernmental organizations such as ICAO and the European Civil Aviation Conference (ECAC).

Licensing Branch

The Licensing Branch is comprised of four divisions: Domestic Licensing, International Licensing, Licensing Analysis, and Licensing Records.

The Domestic Division has primary responsibility for the analysis and processing of applications for domestic licences and for advising the committee on compliance with the conditions of licences and the relevant Air Carrier Regulations.

The International Division has primary responsibility for the processing of applications for both scheduled and chartered international air services into and out of Canada. This includes overseeing the large volume of international advance booking and inclusive tour charters, and as well such charters with large aircraft between points in Canada. The section also attends in support of certain international air negotiations between Canada and other countries.

The Analysis Division reviews the licence documents prior to issue, provides analytical reports on regulations, licences, and applications, is instrumental in the development of licensing procedures, and undertakes special projects involving licensing or related issues.

Enforcement Branch

This branch is comprised of a headquarters unit and regional offices in six Canadian cities: Vancouver; Edmonton; Winnipeg; Toronto; Montréal and Moncton. (The offices in Toronto and Moncton are scheduled to be opened in February, 1985.)

The Enforcement Branch is responsible for investigations of illegal commercial air carrier operations. Memoranda of Understanding on Enforcement have been ratified with the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and with Transport Canada, who share enforcement responsibility under the *Aeronautics Act* and related regulations, to ensure a coordinated response to complaints in this area.

Tariffs Branch

The Tariffs Branch is comprised of four divisions: Scheduled Services-North America, Scheduled Services-International, Charter Services, and Tariff Records.

The Scheduled Services Divisions are responsible for the passenger fares, the cargo rates and the services of unit toll air carriers in Class 1, 2, 3, 8, 9-2 and 9-3. The Charter Services Division is responsible for the rates and services of charter air carriers in Class 4 and 9-4. The Tariff Records Division maintains the public record of all tariffs and schedules or patterns filed with the ATC.

The Tariffs Branch is responsible for providing advice and assistance to the ATC in respect of the administration of its policies and regulations concerning the establishment and filing by Canadian and foreign air carriers of tolls, terms and conditions of carriage, service schedules or service patterns as well as related practices. The branch is responsible for reviewing, analysing, and reporting any tariffs or practices which may be unjust, unreasonable, unjustly discriminatory or unduly preferential; for investigating complaints from the

public or other air carriers; for ensuring compliance with filed tariffs; for protecting the interest of consumers; and for providing information and advice to other divisions and branches of the CTC, to federal and provincial government departments, and to the public at large.

Activity Highlights

New bilateral air agreements were concluded with Singapore, Yugoslavia, Greece, and New Zealand in 1984. The agreement with Singapore, signed June 12, 1984, makes provision for future air services between and beyond our respective territories on a transatlantic route via Europe and/or the Middle East and Asia, and a transpacific route via intermediate points in Southeast Asia and/or the Pacific. The new agreement with Yugoslavia, signed Nov. 16, 1984, establishes the regulatory framework for direct scheduled air services from Canada via intermediate points to Belgrade and/or Zagreb and beyond by a Canadian carrier and services from Yugoslavia via an intermediate point in Europe to Montréal and Toronto, and beyond Montréal to a point in the U.S. by a Yugoslav airline. The agreement with Greece, signed Aug. 20, 1984, permits a Greek air carrier to operate a direct service to Montréal and Toronto and potentially beyond Montréal to a point in the U.S., and a Canadian carrier to operate via intermediate points to Athens and beyond. Under the agreement with New Zealand initialled Nov. 30, 1984, the Canadian designated carrier will be able to start a direct service to New Zealand (Auckland, Christchurch) from November, 1985. The service will be operated via Honolulu and Nadi. The rights granted to New Zealand provide for a service, New Zealand - Canada (Vancouver or Toronto) via two intermediate points.

Modifications were made in 1984 to existing agreements with India and with the U.S.

An Indian designated airline is now permitted to serve Toronto in addition to Montréal on a transatlantic route via Asia west of India and/or Europe, and beyond Montréal to a point in the U.S., and to serve Vancouver on a transpacific route. One Canadian carrier now has the right to serve Bombay and Delhi on a transatlantic route via Europe and Asia west of India and points beyond India, and another carrier can serve Delhi or Calcutta on a transpacific route.

In May, 1984, Diplomatic Notes were exchanged with the U.S. which added a route Toronto/Montréal - San Juan and beyond to the Canadian Schedule of Routes and a route San Juan - Toronto/Montréal to the American Schedule of Routes. In August, 1984, agreement was reached on a revised regulatory framework for regional, local, and commuter services. An agreement was also concluded on an experimental transborder air services program, designed to support underutilized airports.

Consultations concerning mainly tariff and charter matters were held with Dutch aeronautical authorities in December, 1984.

International Civil Aviation Organization (ICAO)

A representative of the ATC continued to serve as the Canadian alternate delegate to the Air Transport Committee of ICAO, which is the committee of the ICAO Council dealing with air transportation and air economic matters.

Representatives of the committee participated in the 25th Session (Extraordinary) of the ICAO Assembly in Montréal, April 24-May 10, 1984, which resulted in adoption of an amendment to Article 3 of the Chicago Convention reaffirming the principle of non-use of weapons against civil aircraft in flight, and establishing certain basic criteria for interception of civil aircraft.

A representative of the ATC also attended, as observer, the Eighth Meeting of the ICAO Panel of experts on the machinery for the establishment of international fares and rates (Montréal, Oct. 9-19, 1984). The panel studied a number of technical tariff problems with a view to formulating proposals to appropriate ICAO bodies and member states.

Other International Meetings

A member of the ATC staff attended a meeting of experts on the 1978 Bonn Declaration on hijacking of aircraft (London, April 12-13, 1984). The meeting considered, *inter alia*, application of regulatory enforcement measures under the declaration.

An ATC representative also participated, as observer, in the Eighth Meeting on North Atlantic Pricing between the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the U.S. (Paris, March 5-9, 1984). The meeting contributed to clarification of a number of issues important for the continued existence of the 1982 transatlantic pricing system.

The branch continued its responsibility for chairing the Canadian National Facilitation Committee which is concerned with the ICAO

facilitation program (Annex 9 to the Chicago Convention) and the Interdepartmental Committee on ICAO International Air Law Activities (ICALA).

Meetings with Air Carrier Associations

At the invitation of the organizations concerned, ATC commissioners and senior staff attended annual general meetings of air carrier associations held during the year. These provided valuable opportunities to dialogue with representatives of Canadian and foreign carriers and to respond directly to questions of concern to the industry.

Fares and Rates

The Federal Government's administered prices program (6-5-4 per cent) required the committee to monitor increases by air carriers in their fares, rates, and charges until the program's termination in December, 1984.

During 1984, there were major changes in the filing procedures for domestic tariffs applicable to carriers offering scheduled service. Under notices issued in May and revised in September, the committee established zones of fare flexibility within which fares could be reduced and filed on one clear day's notice. In addition, fares outside the zones of flexibility could be filed on 14 days notice instead of the previous notice period of 30 or 45 days.

Further liberalization was accomplished through the acceptance of tariffs for special promotional initiatives (e.g., frequent flyer programs), and through the removal of restrictions against using connecting services in offering charter competitive scheduled service fares.

Changes in Regulations

Changes in Regulations Approved by the Commission

A number of changes were made to the Air Carrier Regulations during 1984. These include:

Revocation of the Advance Booking Charters (ABC's domestic) provisions specifying terms and conditions concerning late booking charges, rebooking charges and retention of passengers' deposits; elimination of the distinction between inter-regional and regional ABC (domestic) operations; revocation of the provision that provides to regional carriers the exclusive right to operate ABC's within their regions; modification of provisions governing applications to operate ABC's (domestic) to allow the committee discretion to consider the impact of the proposed operations; reduction of the advance booking period for ABC's (domestic); and, reduction in the lead-time for applying for consolidation of ABC's (domestic);

Authority for Class 1, 2 and 3 air carriers to charter aircraft from other carriers to serve the points on their licences at a toll per unit of traffic when they need extra aircraft because of unusually heavy demand or maintenance problems;

Extension of the expiry date of certain exemptions related to rotating wing commercial air services until Dec. 31, 1987; and, exclusion of helicopter charter carriers from the operation of section 113 of the Air Carrier Regulations until Dec. 31, 1987, in respect of charters contracted for periods of 30 days or more;

Exemption of ultra-light operators from the need to hold a commercial air service licence for the purpose of dry leasing the aircraft or using it for flying training; and, waiver of the requirement for ultra-light operators to carry passenger liability insurance in accordance with the Air Carrier Regulations if public notices are posted by such operators stating that they do not carry the prescribed minimum passenger insurance coverage; and

Housekeeping amendments involving the French versions of section 17 and certain ABC and ABC (domestic) provisions; the definitions of "aerial inspection, reconnaissance and advertising", "commercial air service", "hire or reward" and "mile"; and, the clarification of subsections 112(4), 112(10) and 143(2).

Changes in Regulations Being Considered as of Dec. 31, 1984

Changes being considered to the Air Carrier Regulations (most of which have been given public notice) but which have not yet been submitted to the Commission include:

The exemption of the majority of air carriers which effect change of control, consolidation, merger, lease or transfer transactions from being required to give public or other notice and the corresponding exemption of these transactions from satisfying the requirements of section 27 of the *National Transportation Act* that they not

be deemed unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest;

The addition of a definition of "Southern Canada"; the exclusion of applicants for fixed wing charter service operations wholly within Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; the requirement for an applicant to be an eligible person, and to prove that the proposed service will be financially viable, and that the applicant is financially capable of carrying out that service; and, the granting of a waiver from the Class 4 Positioning Charges Regulations for Class 4 fixed wing services operated entirely within Southern Canada;

The exemption of an applicant for the deletion or amendment of aircraft group, type or mode of propulsion conditions in respect of a Class 1, 2 or 3 service provided between any pair of points in Southern Canada from the requirement to prove public convenience and necessity; and, the requirement for such an applicant to prove that it is financially capable of operating the Class 1, 2 or 3 service with aircraft in a group other than a group authorized by its licence;

The modification of current provisions governing applications to operate ITC's and CPC's and the introduction of these same provisions for ABC's to allow the committee discretion to consider the public interest impact of the proposed operations; the revocation of the ABC provisions specifying the terms and conditions concerning rebooking charges; the elimination of the provisions respecting the retention of passengers' deposits; and, a reduction in the advance booking period for Canada - U.S. ABC's;

The reduction of the paper work burden associated with the operation of charter flights;

The addition of definitions of "courier service" and "door-to-door transportation"; the permitting of split charters in domestic courier air services provided all charterers are courier services; for both domestic and international courier air services, the removal of the restriction on the types of goods that may be transported, the deletion of references to items not allowed to be transported pursuant to laws or regulations outside the purview of the committee, and the prohibition against carrying incidental traffic; and, the authority for unit toll carriers to file tariffs applicable to courier consignments on not less than one day's notice;

The introduction of the capital lease concept; a more precise definition of dry leasing circumstances; and, the exemption of a lessor in respect of the dry or capital leasing of aircraft from the requirement to hold a commercial air service licence, and from all provisions of the Air Carrier Regulations;

The authority for aircraft vendors to provide a limited number of demonstrations of their aircraft to potential customers and to recover certain direct operating costs from those customers without holding a commercial air service licence;

The clarification that Class 4 Charter service must be between points in Canada or between a point in Canada and a point that is not within the territory of another country; and, the authority for Class 7 Specialties to be operated with any aircraft the carrier is authorized to use by its Class 4 licence;

The definition of the term "emergency"; the exemption of owners or operators of privately registered aircraft, or air carriers that do not have an appropriate licence, from the requirement to hold a commercial air service licence to respond to an emergency situation; and, for those operators not required to hold a licence, the additional exemption from the requirement to hold an operating certificate;

The redefinition of "term charter" and the addition of the definitions of "short term charter" and "long term charter" with respect to rotating wing operations whereby rates may be negotiated for term charters or long term charters on the basis of aircraft utilization;

The incorporation into the Air Carrier Regulations of the ownership, equity, and financial conditions, and requirements that the committee has imposed, as a matter of policy, for a number of years on prospective licensees;

The addition of conditions and requirements that apply to air carriers in bankruptcy or receivership which, among other things, would allow for an interim change of control to the trustee or receiver; and, the incorporation of provisions requiring that the committee be provided with detailed and timely information on such carriers; and

The clarification of the provision that Class 4 carriers are exempt from filing a tariff in respect of the Class 7 services they are authorized to operate.

Reports and Studies

In April, the committee issued its "Report of the Hearing Panel Regulation of Courier Air Services" on the issues respecting courier air services operated by charter air carriers and tariff control of rates for courier consignments. This report contained recommendations to relax the regulation of courier services, to allow charter carriers more access to this traffic, and to permit unit toll carriers to modify tariffs for such traffic on shorter filing notice.

About a month after the conclusion of the hearing on domestic charters and air fare issues, the panel issued its interim report May, 1984. This report made certain recommendations concerning the structure of the Canadian air carrier industry, the interpretation of public convenience and necessity, pricing, domestic charters, handicapped, computer reservations systems, and committee procedures, as well as a plan for implementing the recommendations.

Pursuant to a request from the Minister of Transport, the committee reviewed its licensing procedures, and in August issued a report on changes to speed up and simplify the regulatory process for ATC licence applications and other related issues.

The series of sittings in June and July in 19 communities from Labrador to the Yukon resulted in a summary report on the adequacy of air services in northern and remote areas published in November. This report set out various recommendations with respect to employment of native peoples among which were the use of their languages, subsidies, government charges, prices for air transportation, lines of demarcation, role of competition, licence restrictions, protection, and procedures.

"The Canadian Helicopter Operating Industry 1982", "The Canadian Helicopter Industry 1983", "The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1982", and "The Canadian Level I Air Carriers, Industry Analysis 1983", were published in 1984. These reports provide annual data on the segments of the industry they cover.

Regional Air Carrier Subsidies

Subsidy audits were carried out in accordance with the Regional Air Carrier Policy on the 1983 operations of Quebecair and Eastern Provincial Airways (EPA). Subsidies were paid to Quebecair for Quebec Lower North Shore services and to EPA for a limited number of routes in Eastern Canada.

Local Air Service Subsidies

On behalf of Transport Canada, an audit was done to determine the level of subsidy payable by Transport Canada to Perimeter Airlines (Inland) Ltd. for providing services on the Winnipeg-Dauphin-Brandon and Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon routes and to Quebec Aviation Ltd., for providing service on the Gatineau-Québec-St-Léonard-Fredericton route.

Enforcement

During 1984, the Enforcement Branch was involved in 367 investigations of which 189 were referred to the RCMP for further investigation towards possible prosecution. Fines imposed by the courts ranged from dismissal to $19 500.

The staff of the Enforcement Branch continued joint training activity with their counterparts in the Canadian Air Transport Administration (CATA) and provided four formal lectures to the RCMP across Canada on investigative procedures under Part II of the *Aeronautics Act* and related regulations.

Public Hearings

The Air Transport Committee held seven public hearings in 1984, involving about 65 sitting days.

The most significant of these hearings arose from the stimulus of the committee on its own motion and the wishes of the then Minister of Transport to enquire into whether more competition should be allowed in providing service and in developing fares. After a pre-hearing conference in November, 1983, the committee embarked on sittings at various points from the Atlantic provinces to the Yukon and Northwest Territories between February and April, 1984.

To ensure adequate consideration was given to the special needs of northern and remote areas, a similar hearing was held during the months of June and July that involved sittings at various points in Labrador, Eastern and Northern Quebec, Northern Ontario, Northern Manitoba, the Northwest Territories and the Yukon.

Decisions and Orders

During the calendar year 1984, some 770 decisions and 873 orders were issued by the committee. Notable decisions are listed on the next page.

Notable Decisions

Decision No.	Date	Subject	Disposition
8570	Dec. 31, 1984	Quebecair - Addition of Ottawa to Licence Nos. A.T.C. 453/49(S) and A.T.C. 2250/73(NS)	Approved with Modification
		Quebec Aviation Ltd. - Addition of Ottawa to Licence No. A.T.C. 3297/81(NS)	Approved with Modification
8512	Nov. 28, 1984	Nordair - Change of control from Air Canada to Innocan	Not disallowed
8477	Nov. 16, 1984	PWA Consolidation of Licences Nos. A.T.C. 1788/68(S) and A.T.C. 3205/81(S) and addition of Thunder Bay	Approved
8292	Aug. 23, 1984	Eastern Provincial Airways - Change of control to CP Air	Not disallowed
8168	July 11, 1984	Soundair - Class 9-3 International Specific Point air service serving Toronto-Dayton	Approved with Modifications
8158	July 6, 1984	Comair - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Cincinnati-Toronto and Dayton-Toronto	Approved
7968	April 6, 1984	Pilgrim Airlines - Class 8 International Scheduled air service serving Albany, Burlington, Montréal	Approved
7940	March 27, 1984	Air Ontario and Pilgrim Airlines - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Toronto-Hartford/Springfield	Approved
7901	Feb. 29, 1984	First Air and Pilgrim Airlines - Class 9-2 International Regular Specific Point air service serving Ottawa-Boston	Approved

WATER TRANSPORT COMMITTEE

Anne-Marie Trahan, Q.C.[1]/ Paul Langlois[2], Chairman

M.D. Armstrong[3]	Mike Landers[3]	J. F. Walter[4]
D.H. Chapman[4]	J.M. McDonough	B.R. Wolfe
D.H. Jones, Q.C.	Hon. J.C. Munro, P.C.[3]	

[1] Appointed Dec. 10, 1984
[2] Appointed Chairman ATC and WTC appointment rescinded Dec. 10, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Reassigned Dec. 21, 1984

ESTABLISHED UNDER the general authority of the *National Transportation Act*, the Water Transport Committee (WTC) administers a number of acts of Parliament that concern the regulation of certain aspects of water transport. It provides information and advice to the Federal Government on the development and operation of water transport services.

The WTC administers the *Transport Act* which governs the transport of goods and passengers by ship on the Mackenzie River and certain general cargo services on the Great Lakes. The committee's quasi-judicial functions include licensing of carriers/ships and the approval of tariffs. In considering applications for water transport licences, the committee must determine whether public convenience and necessity requires the service. The committee must also approve a standard tariff of tolls or, if this is deemed to be unjust or unreasonable, disallow the tariff and either require the substitution of a new tariff or prescribe another. The administrative authority of the committee embraces freight classification, financial and statistical returns, and filing procedures for tariffs. (See Appendix XXIII.)

A second regulatory responsibility pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* concerns acquisitions of water carriers. If objections are raised either to proposed acquisitions of, or mergers between water transport companies, the committee conducts an investigation to ensure that the proposed acquisition is not unduly restrictive of competition or prejudicial to the public interest.

The committee is also involved in regulating and administering the temporary entry of foreign and non-duty paid vessels wishing to work in territory to which Canadian legislation is applicable. Its principal function is to advise the Minister of National Revenue in respect of the availability of suitable Canadian vessels.

The committee administers the *Shipping Conferences Exemption Act*, 1979. Internationally, it is a common commercial practice for shipping lines involved in the liner trades (transocean container ships operated on regular schedules) to form associations of carriers organized along geographic lines, to set uniform rates and coordinate services. Under Canadian law, these associations, termed "shipping conferences", are permitted to operate, provided they comply with the provisions of the *Shipping Conferences Exemption Act*. In administering and ensuring compliance with this act, the committee maintains tariff filings and a record of agreements and acts as a conciliator between the conferences and the shippers.

Under the *Pilotage Act*, a pilotage authority has been created in each of four geographical regions to establish, operate, maintain, and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service. Each pilotage authority is required by the act to give public notice in the *Canada Gazette* of every tariff of pilotage charges that it proposes to prescribe. Any interested person who believes that the proposed tariff is prejudicial to the public interest may file a notice of objection with the Commission. In such instances, the proposed changes may not be implemented until the committee has conducted an investigation, which may include public hearings. The appropriate pilotage authority is then governed by the WTC recommendation.

Under the *National Transportation Act*, the Commission has a responsibility to conduct investigations, maintain records, make reports,

and provide advice on the development and operation of water transport services in Canada. In support of these advisory responsibilities, the committee maintains an ongoing program in international maritime transport matters, maintains certain statistical data bases, and carries out economic investigations as required.

Organization

The committee is composed of six Commissioners, headed by the chairman of the committee. The committee meets every two weeks to consider ongoing matters and holds public hearings on major issues. During 1984, the committee held two public hearings and issued 19 decisions.

The committee staff is organized into four units:

The International Maritime Transport Branch monitors the international shipping industry and analyzes the economic impact of international multilateral and bilateral agreements and of developments in international shipping on Canadian shipping services. The branch provides advice on measures to protect the Canadian public interest and represents the Commission on the economic aspects of international organizations. This branch is an integral part of the WTC but also reports to the International Transport Policy Committee (ITPC) on policy matters related to international shipping.

The Multimodal and Maritime Economics Branch provides economic and financial advice on a wide range of matters, including applications for licences under the *Transport Act* and the entry of foreign vessels into the coasting trade, inquiries relating to proposed acquisitions, and examination of proposed tariff changes under the *Pilotage Act* and the *Transport Act*. The branch plays a lead role in economic investigations, maintains the committee's data base, and provides advice on the economic aspects of regulation and the development of water transport services.

The Merchant Shipping Branch administers the licensing provisions of the *Transport Act*, conducts searches for suitable Canadian ships in response to applications for entry of foreign ships into the coasting trades, and administers the *Shipping Conferences Exemption Act* and matters arising out of the *Pilotage Act*.

The Secretariat is responsible for issuing orders, decisions, licences, and official correspondence on behalf of the committee, for preparing agendas and minutes of meetings, and for the management of both the human and financial resources of the committee.

Regulatory Activities

Transport Act Licences

Licensing authority was granted to 11 carriers to provide services in the Mackenzie River region and Western Arctic in 1984. (See Appendix XXV.)

As a result of the withdrawal of the Northern Transportation Company Ltd. (NTCL) from Lake Athabasca water services in 1983, the committee held a public hearing which began Jan. 10, 1984 at Fort McMurray, Alta. regarding four applications for licences to operate transport services in the Athabasca Region during the 1984 navigation season. By a decision rendered Jan. 12, 1984, three of the applicants, A. Frame Contracting Ltd., Pine Creek Construction Ltd. and Norsask Marine Ltd. were issued licences. The committee held public hearings on Dec. 3-5, 1984 at Stony Rapids, Sask., Fort Chipewyan and Fort McMurray, Alta., to address the question of the need for continuing economic regulations of the region's water transportation system, as well as reviewing 1984 operations to determine what changes would be beneficial for the 1985 navigation season. The report following these hearings will be available early in 1985.

On the Great Lakes, license authority was granted to one carrier, Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.

Acquisitions

In 1984, the committee closed its files on two proposed acquisitions because no objections were received. They were:

The CSL Group Inc. of Montréal, to acquire from Harvey Container Ship Limited 25 per cent of all the outstanding common shares of Atlantic Searoute Limited, of Halifax, N.S.; and

Transport Navimex Canada Inc., of Québec to acquire up to 96 per cent of the shares of Boréal Navigation Inc., of Québec.

On Feb. 10, 1984, the committee issued Decision WTC 3-84 which followed a lengthy investigation including a hearing held in Dartmouth, N.S. and Hull, Que. in 1983, concerning several proposed transactions involving Canadian National Railway Eurocanadian Shipholdings Limited, Task Terminal Ltd. and Cast Containers Limited. During the

course of that investigation, many parts of the proposed acquisition were overtaken by events and are no longer relevant. The committee concluded that the remaining transaction involving Task Terminal Ltd. should not be disallowed.

On March 20, 1984 after investigation, the committee issued Decision WTC 7-84 in the following matters:

The acquisition by Cast North America Inc. (1983) of the assets of Cast North America Ltd.;

The acquisition by Cast (1983) Ltd. of the shares of CNA 83 and of Sofati Container Line Ltd.; and

The acquisition by Roylease Limited of the assets of Task Terminal Ltd.

In its decision, the committee concluded that the transactions are outside the scope of section 27 of the *National Transportation Act*.

Canadian Pacific Limited gave notice on Nov. 30, 1983 of a proposed indirect acquisition of a shareholding interest in Canada Line Limited, a Bermudian corporation carrying a containerline service between the Port of Montréal and ports in Northern Europe. Compagnie Maritime Belge, of Belgium, is also involved in this transaction. With several objections and an intervention to this proposed acquisition having been received, the committee investigated the matter and a decision will be issued early in 1985.

Coasting Trade and Commercial Maritime Activities

The committee, in accordance with its responsibility under the Coasting Trade Exemption Regulations, continued to review applications made to the Minister of National Revenue for waivers under Part XV of the *Canada Shipping Act*.

Of the 140 such applications received during the year, 108 were recommended for temporary entry, 14 were denied, and 15 were withdrawn. Forty-five of these were for vessels or activities not addressed in the regulations and which were referred to the Advisory Committee on the Coasting Trade, chaired by the WTC representative, before Revenue Canada was advised on the suitability and availability of Canadian equipment. (See Appendix XXIV.)

***Shipping Conferences Exemption Act*, 1979**

The Water Transport Committee administers this act which exempts certain shipping conference practices from the provisions of the *Combines Investigation Act*, subject to prescribed obligations placed on member lines. The legislation, in force since April 1, 1979 and was due to expire March 1, 1984, was extended by proclamation for a period of one year until March 31, 1985. The committee participated in a federal government interdepartmental committee which reviewed the current legislation and developed proposals for an amending bill to be placed before Parliament. The proposed legislation received first reading in Parliament March 27, 1984 and was referred to the Senate Standing Committee on Banking, Trade and Commerce April 17, designated as Bill S.12. The Senate Committee held hearings in June and a number of interested parties presented submissions. With the dissolution of Parliament in July, Bill S.12 died on the order paper.

During the year, committee staff visited the offices of a number of shipping lines to ensure that conference tariffs were available for public inspection as required by the Act.

As of Dec. 31, 1984, the Commission had on file documents of 44 shipping conferences whose member lines provided services at Canadian ports. These 44 conferences represent 70 lines providing 234 services at North American ports; 45 of the lines offered 147 scheduled services at Canadian ports. In addition, the Commission has on file three space charter agreements and a coordinated service agreement representing a total of 12 lines as well as four line consolidation agreements.

Pilotage Authorities

All four Pilotage Authorities published proposed tariff amendments in the *Canada Gazette* in accordance with the *Pilotage Act*. They were:

The Atlantic Pilotage Authority (APA) for the Atlantic Pilotage Area on Aug. 4, 1984;

The Great Lakes Pilotage Authority (GLPA) on Jan. 19, 1984;

The Laurentian Pilotage Authority (LPA) on Aug. 11, 1984; and

The Pacific Pilotage Authority (PPA) for both the Coastal Pilotage and Fraser River areas on March 26, 1984.

No objections were received to the proposed tariffs, published by the APA, GLPA and PPA, all of which respected federal government guidelines.

Pilotage Tariff Regulations

On Aug. 11, 1984, the Laurentian Pilotage Authority published in the *Canada Gazette*, Part I, a proposed tariff scheduled to be in force on Nov. 11, 1984. The proposed increase was approximately 4 per cent higher than the tariff currently in place.

On Sept. 10, 1984, a notice of objection was filed by La Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent. On that same day, interventions were filed by The Dominion Marine Association and The Shipping Federation of Canada, both of which stating that while not objecting to the proposed tariff they requested permission to intervene in the matter in the event that an objection is filed.

On Oct. 20, 1984, the Laurentian Pilotage Authority published a notice in the *Canada Gazette* having the effect of cancelling and withdrawing the tariff of pilotage charges published on Aug. 11, 1984.

As a result of that notice, La Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent sent a telex to the committee expressing the views that the withdrawing by the Laurentian Authority of the proposed tariff could not have the effect of removing that matter from the CTC jurisdiction and in response to the committee, the Corporation filed the argument supporting its views on Dec. 5, 1984.

Comments from interested parties were to be filed no later than Jan. 10, 1985.

International Organizations

Organization for Economic Cooperation and Development (OECD)

The Commission again participated as a member of the Canadian delegation in multilateral negotiations at the Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). An important element of this work involves the formulation of a general maritime policy covering the shipping relationships between OECD countries, inciuding those which are Canada's major trading partners and suppliers of shipping tonnage serving the Canadian export and import trades.

If formally accepted, certain negotiated agreements known as Phase III and Phase IV, will serve as guidelines for harmonized national maritime policies of OECD countries. The Commission continued its analysis of the Phase IV negotiations to determine if acceptance of these obligations will provide an economic benefit to Canada.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)

The Commission participated at the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) as a member of the Canadian delegation to the Committee on Shipping; the designated forum for multilateral negotiations on shipping matters. The Commission was also actively involved in the work of the Working Group on International Shipping Legislation which has been entrusted with the development of international model marine insurance clauses. In developing the Canadian position for these negotiations, consultations were maintained with underwriters, brokers, and consumers.

During 1984, the Commission contributed to the development of Canadian positions on two other issues under discussion in the UNCTAD: conditions for registration of ships and maritime fraud.

In respect of the former, a United Nations diplomatic conference was held in 1984 to adopt an international agreement concerning the conditions under which vessels should be accepted on national shipping registers. At this conference, the developing countries continued their efforts to bring about an eventual phase-out of open registry (flag of convenience) shipping by the proposed inclusion in the international agreement of a "genuine" economic link between ship and flag. The conference failed to achieve a consensus and a second session will be held in 1985.

In respect of the second issue, the growing incidence of commercial crime committed in connection with the international movement of goods and ships has prompted the establishment of an Ad Hoc Intergovernmental Group on Maritime Fraud. This group met in 1984 to consider solutions to the problem of maritime fraud including piracy. A second session is planned for 1985.

Investigations and Economic Analysis

Following consideration in 1983 of reports made by the Commission early in 1984 under the provisions of the *National Transportation Act*, the Minister requested that the Commission report on conditions in the ocean shipping trades between Canada and the countries of South America. Two senior staff members of the Commission have been charged with the conduct of an inquiry under the Act. This inquiry has so far been pursued to the stage of a preliminary report to the Minister dealing with the general and factual situation. A final report is anticipated for mid-1985 and this should address in more detail, country-by-country, the effects of the observed foreign control and economic regulation of shipping and its impact upon Canadian trade and carrier interests.

In response to a complaint from the Dominion Marine Association concerning a revision of port fees at Port-Cartier, Que., the committee carried out an examination of the matter under section 22 of the *National Transportation Act*. A report to the Minister of Transport was released in November, 1984.

The committee continued to prepare shipping information, data analysis and provide expertise on a variety of matters. Further progress was made in computerizing the maritime cargo origin and destination data base. This program of modernization and review was extended to the Canadian ship data used extensively by the Commission and other federal government departments. The committee continued to publish the Canadian merchant fleet lists.

The committee continued interdepartmental discussions on further improvements to the collection and assembly of information on international marine statistics.

MOTOR VEHICLE TRANSPORT COMMITTEE

J.Gérald Drainville, Chairman
J.L. Bourret
D.H. Jones, Q.C.[1]
Mike Landers[2]
J.M. McDonough
Hon. J. C. Munro, P.C.[3]
R.J. Orange[1]
J.D. Thompson, Q.C.[4]
J.F. Walter[1]
B.R.Wolfe

[1] Reassigned Dec. 21, 1984
[2] Appointed July 16, 1984
[3] Appointed Dec. 21, 1984
[4] Appointed Vice-President (Law), June 29, 1984

THE MOTOR VEHICULE TRANSPORT COMMITTEE (MVTC) is primarily engaged in processing and ruling on applications from motor vehicle carriers for the transport of goods on Sundays as authorized by the *Lord's Day Act*. It also administers section 27 of the *National Transportation Act* (NTA) as it applies to the acquisition of bus or truck companies by any other transport undertaking that is subject to the jurisdiction of the Parliament of Canada.

Part III of the *National Transportation Act* establishes direct federal regulation of extraprovincial commercial motor transport. This part was proclaimed by the Governor in Council in 1970. It is not in effect, except for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland, which, by Order-in-Council, came under the jurisdiction of the MVTC in August, 1976.

In addition, the MVTC is responsible for the administration of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* (ARFAA). Under this act, subsidy payments are made to designated carriers for freight transported within and out of the Atlantic provinces region. Common carrier truckers are included in this designation.

Lord's Day Act

The Commission is empowered under section 11(x) of the *Lord's Day Act* to permit the transportation of goods on Sunday. In reaching a decision, the Commission is required to have regard for the object of the Act, that Sunday be a day of rest whenever possible, and also for the prevention of undue delay in the delivery of goods.

In 1984, the committee granted 55 permanent authorities and 208 temporary authorities on Lord's Day applications by for-hire and private truckers. This compares with 25 permanent and 187 temporary authorities granted in 1983.

Acquisitions (Section 27, NTA)

The Commission is empowered to disallow proposed motor vehicle transport acquisitions if it finds that they are unduly restrictive of competition or otherwise prejudicial to the public interest.

In 1984, the committee received 40 notices for the acquisition of motor carrier undertakings. The files were closed on 36 of those cases because no objections were received. The four other notices of acquisition were being processed at year-end. In 1983, the committee received 44 notices of acquisition, none of which were disallowed. The Commission may launch an investigation into a proposed acquisition only if an objection is made by "any person or any association or other body representing carriers or transportation undertakings affected by such acquisition".

Hearings

The number of committee public hearings has dropped sharply as a result of a policy whereby most applications for permanent authorities to transport on the Lord's Day are dealt with by the committee through file hearings based on evidence supplied in writing.

As a result, the committee held only one public hearing in 1984 which dealt with a proposed subsidy for the transport of goods in the Atlantic Region.

It is hard to gauge how much money and time the trucking industry and its customers have saved because of this committee's policy but one good indication may be the 32 per cent which the Motor Vehicle Transport Committee has been able to permanently cut from its operating budget.

Roadcruiser

In November, 1984, CN Roadcruiser filed a new local passenger tariff (4-11) which went into effect on Jan. 1, 1985. The new tariff calls for a fare increase of 50 cents on all existing fares below $6.50 and an average 8 per cent increase on all other fares.

Implementation of tariff 4-11 is expected to generate additional revenues of $340 000 during 1985, but increased operational costs are calculated at $370 000. In spite of the increased revenue, total 1985 expenses are expected to exceed revenues by $250 000.

At the end of 1984, the company told the CTC that it is planning to file a further fare increase in July, 1985 that will be designed to bring Roadcruiser service to a break-even financial position before the end of 1985. The committee will deal with the proposed filing if and when it is made.

Atlantic Region Freight Assistance Act (ARFAA)

Under this Act, subsidy payments are made to motor carriers for freight traffic within and out of the Atlantic provinces. The subsidy program was started in 1969 and is similar to the *Maritime Freight Rates Act* (MFRA), which provides payment on railway freight shipments in the same region.

Payments certified for truckers under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* during 1983 amounted to $43.1 million compared to $39.1 million in 1982. (See Appendix XXVI.)

In August, 1983, a ruling of the Commission's Review Committee rescinded a prior decision of the MVTC concerning certain claims for subsidy, under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations, in respect of movements of peat moss which eventually terminate in the United States.

The committee had ruled that since the applicant, CN, shipped peat moss to Canadian border points for subsequent export to the U.S., such shipments contravened regulations prescribing, *inter alia*,that an outward movement (for which subsidies are granted) "does not include the transportation of goods... that are exported from Canada...".

Accordingly, the committee ordered the discontinuance of rate reductions on this type of traffic and further ordered the applicant to reimburse the monies already paid as subsidy for such movement.

The Review Committee's ruling centers around the fact that while the majority of shipments of peat moss involved eventually find their way into the United States, it is not possible to tell exactly what percentage of the goods will be exported in any given year. If it had been intended that subsidies be made payable on the basis of export statistics per producer per year, different regulations than those existing would have been written. Consequently, the Review Committee found that the subsidies were properly payable.

This ruling gave rise to a number of new applications for subsidy one of which was Transport Morneau Inc., who was made the subject of a test case hearing held in Rivière-du-Loup on Jan. 10, 1984.

In its decision, the committee held that the movement of goods transported by Transport Morneau Inc. from the select territory to other points in Canada was eligible for subsidy, as well as all other certified truckers performing eligible movements under circumstances substantially similar to those of Transport Morneau Inc.

In the past, the committee turned down several applications from truckers in the Atlantic Region seeking subsidies for the transportation of goods under the terms of the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations. The denial of applications has been based on the ineligibility of the movements or the goods shipped or on the corporate structure of the firm applying. In the latter cases, the committee was not satisfied that the effective control of the trucking company was independent of the producer or shipper of the transported goods, as called for by the regulations.

Two trucking companies who were denied subsidies on these grounds have appealed the committee decision to the Federal Court.

Judgements

In two separate judgements, one issued on April 27 and the other on Sept. 26, 1984, Federal Court ruled that evidence of corporate control of the trucking companies by parties

independent of the producers or shippers was sufficient to render the carriers eligible for subsidies. In both cases, as well as in others that had been held in abeyance pending the aforementioned Federal Court decisions, the subsidies were paid to the eligible applicants.

In view of the importance of the committee's decision in the Morneau case and the two Federal Court decisions which could give rise to scores of new applications for subsidies to motor carriers in the Atlantic region, the president of the Commission forwarded two letters to the Minister of Transport outlining the probable consequences of the decisions and suggesting amendments to the ARFAA regulations.

Livestock Carriers

Also with respect to "select territory" carriers, in November, 1984, the committee decided to resume the payment of substantial subsidies to a number of certified carriers of livestock in Quebec.

The subsidies were withheld from certified truckers who could not produce Quebec permits authorizing such carriage. These permits had been issued in the past by the province and were a prerequisite for the payment of subsidies by the CTC. Payments were resumed when the Québec Transport Commission finally ruled that henceforth no permits would be required for certain movements of live animals in the province.

Regulatory Reform in the Trucking Industry

Since May, 1984, the Executive Director of the Motor Vehicle Transport Committee has been representing the Commission on a federal interdepartmental committee for the reform of extraprovincial motor carrier regulations. The federal task force's work runs hand in hand with similar studies initiated by the provinces, with a view of simplifying economic trucking regulations in Canada.

INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE

J.M. McDonough, Chairman
M.D. Armstrong[1]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Anne-Marie Trahan, Q.C.[2]

[1] Reassigned Dec. 21, 1984
[2] Appointed Dec. 10, 1984

THE INTERNATIONAL TRANSPORT POLICY COMMITTEE (ITPC) advises the Commission on the development of any regulation or regulatory policy affecting transport between Canada and other countries. It has no direct regulatory function.

International Transport

International Transport is concerned, in particular, with the economic and legal aspects of international transport issues and with the reconciliation of Canadian interests in the domestic and international fields.

The committee represents the Commission on international and intergovernmental organizations and at conferences concerned with transport matters affecting regulatory action. It contributes to the interdepartmental forming of Canadian policies. Its representatives participate in the negotiation of international transport agreements, analyze and report on the probable economic and legal impacts, and propose or recommend appropriate measures of implementation. In so doing, the committee consults, when necessary, with concerned Canadian agencies, both public and private.

The committee has three branches, one attached to the Air Transport Committee and two to the Water Transport Committee.

International Air Transport Branch

This branch ensures that the regulatory structures and mechanisms governing international air transport services, developed and embodied in bilateral and multilateral agreements, are appropriate to the needs of Canadian users of air transport and serve to provide maximum economic benefits to Canada and Canadian air carriers.

International Maritime Transport Branch

This branch provides a continuous analysis of the major international factors affecting maritime economic policy and their impact upon shipping, mostly foreign-flag, serving the import and export trades of Canada. Positions taken by the committee on economic regulatory policy are presented by the branch during formulation of Canadian governmental positions and international multilateral negotiations. Reports are made to the committee and others as required, on the economic benefits of international maritime agreements to Canada.

Multimodal and Maritime Economics Branch

This branch directly serves both the International Transport Policy Committee and Water Transport Committee.

On behalf of the International Transport Policy Committee, the branch continued to monitor economic, operational and regulatory matters affecting the transportation of goods by multimodal means into and out of Canada. It was the Commission's representative in the ongoing interdepartmental and industry consultations on matters affecting multimodal transport, containers, and facilitation of transport documentation.

The branch also actively participated in the in-house Task Force on Multimodal Transport.

A description of the branch's activities related to maritime transport is found under the report of the Water Transport Committee.

COMMODITY PIPELINE TRANSPORT COMMITTEE

D.H. Jones, Q.C., Chairman
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
R.J. Orange[1]
B.R.Wolfe

[1] Reassigned Dec. 21, 1984

PIPELINES FOR the transmission of commodities other than crude oil and natural gas, are called "commodity pipelines". The Commodity Pipeline Transport Committee (CPTC) is responsible for the regulation of such pipelines, if they cross provincial, international or territorial borders.

The CPTC draws its authority from Part II of the *National Transportation Act* (NTA). Since its formation, the CPTC has operated with these powers and under the provisions of section 24(1) of the NTA.

If a commodity pipeline also transports crude oil or natural gas, it is a "combined pipeline" and the CPTC may share jurisdiction of such a pipeline with the National Energy Board.

The CPTC conducts its business mainly through public hearings. Its principal function is to deal with: a) applications by commodity pipeline companies for a certificate of public convenience and necessity to construct and operate such systems; b) the acquisition or abandonment of commodity pipelines; c) the filing, disallowance, substitution or prescription of tariffs; and d) the resolution of related disputes and public interest matters. In addition, the CPTC sets standards, procedures, rules and regulations, under the provisions of the NTA, to facilitate conduct of its duties.

The first application for a certificate of public convenience and necessity was received and processed in 1982. This involved the certification, following a public hearing, of eight process lines and one high pressure super-heated steam line owned by Fraser Inc. of Edmundston, N.B.

The CPTC is also an advisory and information source to other federal and provincial government departments and agencies, to industry and to the public, regarding the development, operations and statistics related to commodity pipelines.

Commodity Pipelines

Generally speaking, commodity pipelines are pipelines for the transportation of commercial solid, liquid and/or gaseous commodities, but not for the transmission solely of "oil" or "gas" (as defined by the *National Energy Board Act*). They can range from short, small diameter pipelines across the Canada-U.S. border to large billion dollar-plus systems to move millions of tons of materials.

A pipeline designed to transport solid material is usually referred to as a "slurry" pipeline. For instance, finely ground coal mixed with water forms a slurry which can be pumped over long distances. This type of commodity pipeline is more than just a pipeline; it includes all those plants and facilities necessary to permit the transmission of commodities through the pipe. Such plants and facilities could be required, for instance, to alter the physical and/or chemical characteristics of the commodity from those acceptable for railway transportation. Solids and liquids may have to be mixed for transportation and separated afterwards. Sizeable environmental protection facilities may be necessary to clean up water effluents, as well.

Commodity pipelines also transport materials such as anhydrous ammonia, methanol or liquid carbon dioxide. These types of gases or liquids require special treatment not available in the conventional oil or gas pipelines. Different types of liquids can be pipelined in batches with each other. As well, liquids and gases can be moved together through these pipelines.

Pipelines for the transmission of relatively common materials such as potable water, steam, and waste products also fall into the category of commodity pipelines.

Commodity pipelines employ well-known technological principles. Nevertheless, the large number of solids, liquid and gaseous commodity types and mixtures that can be transported and the associated preparation and reconstitution plants, usually require design, operational and environmental considerations much more complex than conventional oil or natural gas systems. As well and unless special circumstances prevail, most commodity pipelines need large long-term and secure traffic volumes over long distances to be economical. These characteristics, the need to commit huge capital investment and the potential competition commodity pipelines posed for traditional and developing bulk railway freight traffic, present a difficult and unique regulatory regime. Already long-distance commodity pipelines in other countries have proven to be technically and economically feasible.

Commodity pipeline technology in Canada is currently limited to short-distance applications, mostly between mining or primary manufacturing plants. Indications are, however, that a significant role will be played by long-distance commodity pipelines in Canada as major developments have been forecast for the next 10 to 15 years.

Slurry Pipelines

Since the early 1900's, many short-distance slurry pipelines have transferred minerals and waste products at mining sites. The technological feasibility of commercial application of the concept over long distances (e.g., over 80 km) has been given serious consideration by industry and governments since the 1950's.

Emphasis in the 1960's and early 1970's centered on the technical and economic feasibility of pipelining coal, iron ore, sulphur, potash, metallic concentrates, wood chips and other resource materials in water-based slurries. During the mid-to-late 1970's, greater concern was given to the possibility of employing non-aqueous carrier fluids, such as crude oil and including methanol and liquid carbon dioxide for obvious economic reasons.

A specific slurry pipeline can be feasible as a mode of transport if the solid commodity throughput volume is in the order of 5 to 10 million tons or greater, brought "on-stream" quickly, and secured by long-term contracts. The carrier liquid (whether water or other fluid) must be available in sufficient and compatible supply for the life of the pipeline. For these and other more specific reasons, a very stringent set of special circumstances must be present to permit large-scale commercial application.

The correct combination of these circumstances has been found at a variety of locations around the world, mainly in association with the production and marketing of coal and iron ore concentrates. Through the construction and successful operation of long-distance slurry pipelines, the technology has been proven and the long-term economic advantages of pipelining commodities has been demonstrated. Most of the existing slurry pipelines have been constructed between points where there were no other existing transportation facilities. In recent years, however, the economic attractiveness of new long-distance slurry pipelines, compared to existing railway operations, has improved. Indeed, such systems pose a potential competitive alternative to traditional methods of bulk resource transportation and from a national transportation policy point of view, such competition would be healthy.

Although there are no long-distance slurry systems in Canada, many potential projects have been studied by industry and government. In the past, serious efforts have been made on pipeline projects to move: thermal coal from Alberta and British Columbia to Thunder Bay for transshipment to other Ontario points; metallurgical coal to Vancouver for the Japanese markets; sulphur from Alberta to Pacific Coast ports for export; potash from Saskatchewan to the United States; and iron ore from the Labrador Trough area to St. Lawrence ports. More recently, attention has turned to evaluating the potential slurry pipelines to move newly-forecasted tonnages of thermal coal from Alberta and British Columbia to Pacific Coast ports for overseas markets. Methanol, as well as water, has been considered for the carrier liquid in these projects. These slurry pipelines currently present the greatest promise of materializing in the near future in Canada.

Other Commodity Pipelines

Commodity pipelines that could come under CPTC jurisdiction are not restricted to the slurry or solid-liquid mixture variety. Pipelines to transport any liquid that is neither oil or gas can also be regulated by the Commission. An example is the proposed Alberta Ammonia Ltd. pipeline to transport anhydrous ammonia from Alberta to the United States, which involved the formulation of CPTC Order No. 1974-P-1 (information required of an applicant for a certificate of public convenience and necessity). These types of "single phase"

commodity pipelines have not in the past been the most prominent systems under CPTC jurisdiction, but recent developments in the petrochemical industry indicate that they may be numerous in the future.

CPTC Current Activities

During the year, CPTC fielded a number of information requests from industry, federal and provincial government departments and agencies concerning jurisdiction and regulatory approaches.

The further development and refinement of a committee handbook progressed slowly in 1984 due to other higher priority demands on the ad hoc staff. Chapters dealing with legal and staff mandates, technical descriptions and certification criteria are, however, completed in draft form. Work on the development of engineering standards for the handbook was initiated with the Canadian Standards Association with completion likely in 1986. This handbook will serve as a basis for further consultation towards the development of comprehensive regulatory guidelines and information to assist future applicants and interveners.

At present, there are no indications that an application for a short or long-distance commodity pipeline will be made in 1985.

REVIEW COMMITTEE

J.D. Thompson, Q.C.[1]/J.T. Gray, Q.C.[2], Chairman
M.D. Armstrong[3]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, Q.C.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, Q.C.[4]

[1] Appointed June 29, 1984
[2] Term expired May 31, 1984
[3] Reassigned Dec. 17, 1984
[4] Appointed Dec. 10, 1984

UNDER SECTION 63 of the *National Transportation Act*, the Canadian Transport Commission "may review, rescind, change, alter or vary any order or decision made by it, or may rehear any application before deciding it".

Each modal committee may, on its own motion, review its orders or decisions, but when an application is made for a review of a Commission order or decision, or when the Minister of Transport, on appeal from a decision or order, directs that a review be carried out, the matter is referred to the Review Committee.

The committee is composed of the other committee chairmen with the Commission's Vice-President serving as chairman. However, a committee member will refrain from sitting in review of a decision or order in which he/she had earlier participated.

Review Process

Unless a public hearing has been ruled necessary, the committee considers only written pleadings on applications for review. Submission of an application to the committee must be made within 30 days of the date of the order or decision on which a review is sought. Copies must be served on all parties to the original application, and interventions in favour of, or against the application, must be made within 30 days of service. The applicant has 10 days to reply. These periods of time may be varied if circumstances so warrant. When all pleadings are complete, the committee will consider the matter.

In the course of its consideration of an application, the committee first determines if the order or decision is reviewable. This occurs when new and relevant facts have arisen which could have had a bearing on the modal committee's findings in issuing its order or decision. The committee will also review an order or decision if it is shown that a modal committee erred in its application of the law, or in respect of the facts, or if it breached the rules of natural justice, or that an important matter of principle is at stake.

Once a *prima facie* case for review has been acknowledged, the committee may deal with the matter itself or refer it back to the modal committee. In general, the Review Committee will refer a matter back to a modal committee only when new and relevant evidence has been produced.

A party who is dissatisfied with a Commission order or decision may also appeal to the Federal Court of Canada, to the Governor in Council, and in some instances to the Minister of Transport.

Activities

During 1984, 77 applications were received. Air and rail matters accounted for 97 per cent of the applications – a ratio of 6 to 4, respectively. The applications pertained to the following modal committee areas:

Air: 45 applications, predominantly on licensing: 42 issues as opposed to three on tariffs;

Rail: 30 applications: licensing and safety accounted for 12 and 11 issues respectively, while tariff issues were at seven; and

Water: two applications, both on operating authorities.

Thirty-four applications were brought forward from the previous year which raised the total number of applications on hand in 1984 to 111.

Seven applications were not *bona fide*; they were either withdrawn or not pursued by the applicant. Five others were held in abeyance as the matter had been appealed to a higher level – one to the Minister of Transport and four to the Federal Court.

Seventy-seven applications were dealt with and concluded. In 31 of these, the Review Committee found the order or decision reviewable and, at a ratio of 7 to 3, referred the case back to the modal committee which issued the original order or decision for reconsideration. The 46 others were denied. Twenty-two applications were carried forward.

The Minister of Transport delivered 19 judgements during 1984 on appeal from orders or decisions of the Commission. Eight cases were granted, eight denied, and one was granted in part. Two cases were referred back to the Commission for review; upon reconsideration, the Commission varied the original decisions.

A third case referred by the Minister to the Commission, brought forward from the previous year, also resulted in the original decision being varied.

RESEARCH BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE RESEARCH BRANCH provides research support to the Commission and its committees, responds to requests from Transport Canada, and carries out other relevant research, as required under the various provisions of the *National Transportation Act* (NTA). The branch is divided into four directorates and is headed by an Executive Director who reports to the Vice-President (Research).

Focus in 1984

During the past year, the branch devoted substantial resources to two major inquiries under section 81(1) of the NTA. The first of these involved the inquiry into the examination of VIA Rail's on-time performance. The branch supplied one of the inquiry officers as well as extensive staff support to this investigation. The ensuing report found that VIA Rail's on-time performance problems were due to old and unreliable equipment and unsatisfactory operating agreements with CN and CP Rail. The report said VIA could resolve its equipment-related problems internally and its operations-related ones, by negotiating new or revised operating agreements with the two major railways. The second section 81 NTA inquiry, which was undertaken at the request of the Minister of Transport, involved an investigation of South American cargo reservation and other fleet promotion policies and their impact on Canada/South America trades. This inquiry was carried out jointly by the CTC's Research Branch and Water Transport Committee (WTC). A preliminary report was submitted to the Minister in June, as scheduled, and a draft of the final report has been completed.

The section 22 NTA inquiry into the transportation requirements of the Yukon, which was undertaken at the request of the Yukon Government, was completed and the final report was released.

Other activities carried out by the branch during the year included active participation on various interdepartmental committees, the preparation of engineering standards for slurry pipelines in conjunction with the Canadian Standards Association and continuing support to the Energy Supplies Allocation Board.

It has always been the Commission's policy to make as much of its research work as possible available to the general public. During 1984, the Research Branch published and distributed six studies in the Research Report Series and issued the 1983 spring and fall editions of the Research Seminar Series (see Appendix XXVII.) The branch also produced a total of 20 working papers during the past year and continued the publication of its monthly *Transportation Intelligence Report* which has a national distribution of several hundred subscribers. As well, the branch is in the process of preparing a new quarterly report for public distribution entitled *Air Transport Monitor*. This publication will present the various changes in the domestic airline industry which have occurred since the more pro-competitive regulations on air transport in Southern Canada were instituted.

Air Transport

The Research Branch has been an active participant and contributor to two major Air Transport Committee (ATC) hearings held during the past year. In connection with the public hearing on domestic charters and air fare issues, research staff members prepared the report "The Low-Priced Air Fare Review: The First Five Years", undertook a number of surveys related to domestic pricing practices, assisted the ATC in the preparation of other background documents for the hearing, and appeared as witnesses for the Commission in reference to these documents and surveys. As a follow-up to this hearing and the "New Canadian Air Policy", which was subsequently announced by the Minister of Transport, the branch undertook a market survey to ascertain the extent to which Canadians are using American airports and air carriers instead of Canadian ones. It is also currently participating with Transport Canada in a

market analysis related to the demand for and characteristics of business travel.

As a parallel to the southern hearing, the ATC also held a hearing into the adequacy of air services in northern and remote areas. Again, staff members of the Research Branch actively assisted the ATC panel throughout the full hearing process. This participation follows from the long-standing commitment of the branch to a program addressing the operators of local-service air carriers and the communities which they service.

Research staff also investigated aspects of air carrier costing and pricing, productivity and cargo operations as well as the requirements of the interdepartmental group responsible for bilateral air negotiations. In this latter connection, substantial progress was made on various aspects related to a new agreement with the United States, and successful negotiations were conducted with a number of countries.

During the course of the year, two studies were initiated with expected completion dates in 1985. The first looks at the impact of deregulation in the U.S. air industry and its effects on air services to small communities. The second is an econometric examination of the cost structure of the Canadian airline industry when product diversity is taken into account.

Rail Transport

During the past year, the branch continued to devote considerable effort to rail capacity studies with emphasis on the possibilities of joint use of rail facilities by CN and CP Rail in the Fraser and Thompson canyons of British Columbia, and on the possibilities of improvements to rail, road, and elevator facilities for grain handling and transportation in Thunder Bay. These studies are the cooperative efforts of the railways, provincial and federal governments and, in the case of Thunder Bay, local institutions and the municipality.

Grain handling and transportation, as modelled by the Producer Haul and Elevator Receipts Model (PHAER) was another important area of study in 1984. Preparations for the 1985-86 review of the *Western Grain Transportation Act* and support for the Committee of Inquiry into the Method of Payment of the "Crow Benefit" have necessitated significant improvements to PHAER in the areas of rail costs, elevator costs, and truck costs. In addition to model improvements, a report on the impact of using unit trains for grain has been issued.

The branch continued to provide support to the Railway Transport Committee (RTC) at various hearings and inquiries such as the Conrail Acquisition hearing, the Cost of Capital hearing, the CN MacMillan Yard inquiry, the VIA Rail Passenger Train Speed inquiry, and the Crown Zellerbach Rate Appeal.

In addition, a study of railway grade crossing protection costs and hazards was undertaken to assist the RTC in the efficient administration of the Grade Crossing Fund. The branch also began a study of productivity trends in the Canadian railway industry, and of the factors underlying these trends.

Water Transport

Preliminary work has begun on the costing of marine movements of export grain on the Great Lakes and the development of component costs of operating container vessels on the North Atlantic. Two reports have been completed. The branch also completed an economic analysis of the liner market and freight rates which examines the structure of the liner industry and the level and structure of conference freight rates, and their impact on Canadian international seaborne trades. Other work includes working papers on the profitability of liners, the employment impacts, and the consequences for the balance of payments of a Canadian merchant fleet.

The branch completed a large study of cargo diversion, covering both Canadian trade (exports and imports) moving through the United States and U.S. trade moving through Canada. The study documents cargo diversion in depth and provides, for the first time, a clear picture of the balance in overseas cargo movements through the two contiguous countries. The branch also carried out a comparative study on the hinterland characteristics of four major Eastern Canadian ports with respect to export movements of general cargo. The study highlights the major economic and operational factors which can influence the choice of cargo routings and the port of export.

Highway Transport

During 1984, the branch continued to monitor jointly, with staff from Traffic and Tariffs, the operations and financial position of the Roadcruiser bus service operated by Terra-Transport in Newfoundland.

Transportation of the Handicapped

The Office of the Coordinator on Transportation of the Handicapped exists within the Commission to coordinate its activities and programs related to the transportation of handicapped persons by carriers of all modes subject to federal jurisdiction. It reports to the Vice-President (Research), who is also Chairman of the Commission's Special Advisory Panel on Transportation of the Handicapped. In addition to studies on the number and transport needs of handicapped people in Canada, the office of the coordinator has been involved in studies relating to a number of specific issues.

Further to an RTC decision to develop intercity rail-passenger accessibility standards for the handicapped, the office is helping the committee to draft standards which will eventually be put into regulations.

The office has assisted in the development of accessibility standards for the CN Roadcruiser bus service in Newfoundland and for air carriers. In addition, the office is represented on the Roadcruiser advisory and management committees which were established to oversee the design and development of an accessible intercity bus for Newfoundland.

The office is currently developing administrative procedures for issuing an identification card for travellers with special transport needs which will be acceptable to both carriers and the disabled community alike. Jointly, with Transport Canada, it is sponsoring a guidebook to assist disabled travellers on various transport modes. The first draft of this guidebook has been completed and the final version will be published in the first quarter of 1985.

In addition, the office in consultation with Transport Canada, is reviewing carrier training programs inasmuch as they deal with personnel attitudes and specific handling procedures for disabled travellers.

TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH

Yves Dubé, Vice-President (Research)

THE TRAFFIC AND TARIFFS BRANCH, reporting to the Vice-President (Research), has two divisions: Tariffs and Subsidies Control and Traffic and Tariff Studies. It provides advice and assistance to modal committees on traffic, tolls and tariffs of railways, motor carriers, water carriers, and international bridge and tunnel companies that are subject to federal regulation. It also maintains and monitors their tariffs and administers subsidy programs authorized by the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*.

The Traffic and Tariffs Branch provides technical advice to Transport Canada on policy initiative studies related to domestic and international freight rate problems. Advice was also provided to Transport Canada on technical matters related to the guidelines of the "6, 5 and 4" price restraint program until December, 1984.

The branch monitors and provides analysis and advice to the Railway Transport Committee (RTC) on the impact of United States deregulation on international (Canada-U.S.) rail freight traffic, Canadian shippers, shipper associations, and carriers. In response to a request from the Minister of Transport, the Commission undertook an inquiry into the effects of the *Staggers Rail Act* of 1980 on Canadian railways and shippers. Officers of the branch were appointed under section 81 of the *National Transportation Act* to commence the inquiry and the RTC released its preliminary report in April and its final staff report in August. The RTC subsequently announced that there would be a public hearing into the effects of the *Staggers Act*, and a report was presented to the Minister of Transport and released to the public in December.

During the year, the branch improved its liaison with senior traffic and rate officers of the U.S. Interstate Commerce Commission in order to better assist the understanding of the differences between the regulatory systems of Canada and the United States. The branch played a leading role this year in organizing the second annual meeting between the CTC and the chairman and senior officers of the Interstate Commerce Commission.

Tariffs and Subsidies Control Division

Tariffs Control Section

This section ensures that all tariffs and tolls issued by federally-regulated railways, railway express companies, water carriers, motor vehicle operations, and international bridge and tunnel companies are compiled, issued, and filed in accordance with the *Railway Act*, the *Transport Act*, the *National Transportation Act*, the *Western Grain Transportation Act*, and CTC regulations. The monitoring of rates and charges in accordance with "administered prices" within the established Treasury Board guidelines was carried out by this section.

Tariff Control Activity

Year Ending December 31	1982	1983	1984
Total Rail Freight Tariffs Filed	50 818	51 167	53 145
Total Rail Express Tariffs Filed	4 555	5 996	6 269
Total Rail Passenger Tariffs Filed	237	121	979
Total Rail Agreed Charges Filed	729	650	638
Total Agreed Charges in Effect	193	176	184
Number of Participating Shippers Currently in Effective Agreed Charges	1 520	1 480	1 479

Subsidies Control Section

This section is responsible for discharging the Commission's administrative mandate under the

provisions of the *Maritime Freight Rates Act*, the *Atlantic Region Freight Assistance Act* and regulations pursuant to the enacting legislation. These statutes provide federal subsidies to carriers handling designated commodities in Atlantic Canada.

• *Maritime Freight Rates Act*

This Act, which was passed in 1927 as the result of a Royal Commission, prescribed reductions in freight rates on railway traffic originating in New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and that portion of the Province of Quebec east of Diamond and Lévis situated south of the St. Lawrence River. This geographic area was designated in the Act as the "select territory". When Newfoundland became a province, the select territory was expanded to include Newfoundland, but not Labrador.

This Act requires CN to maintain reduced rates on all domestic traffic originating at points within the select territory and moving to Canadian stations west of the territory.

Other rail carriers operating in the select territory are permitted to meet the lower rates imposed on CN and, in return for this concession, the Federal Government reimburses all carriers to the extent of revenue loss involved.

• *Atlantic Region Freight Assistance Act*

This Act was passed in 1969 to provide federal assistance to shippers in Atlantic Canada by lessening their transportation costs on movements of traffic within and from the select territory.

Section 3 of the Act authorizes subsidies to truckers transporting goods to Canadian points west of the select territory. Such subsidies are similar to those received by rail carriers under the provisions of the *Maritime Freight Rates Act*.

Section 6 of the Act authorizes assistance to designated recipients, within the select territory, to enable them to compete on more favourable terms with shippers or consignees located outside the select territory, or with other carriers.

Subsidy payments are administered in accordance with regulations established by federal Orders-in-Council and, at the present time, contemplate payments to carriers on traffic moving westbound from the region and traffic originating and terminating at points within the select territory.

Westbound movements are subject to the Atlantic Region Selective Assistance Regulations which authorize the payment of special assistance to railways, railway express companies and truckers on movements of designated commodities where, in circumstances, such carriers have made prescribed rate reductions in the movements concerned.

Intra-regional movements are covered by the Atlantic Regional Special Selective and Provisional Assistance Regulations which authorize the payment of assistance to railways, railway express companies, truckers, and water carriers on the movement of designated commodities originating and terminating at points within the select territory. Carriers concerned may only claim such subsidy where they have reduced rates, otherwise applicable, by percentage reductions prescribed in the regulations.

In addition, the division also verifies subsidy claims submitted by railway companies on export grain and flour under conditions prescribed by section 272 of the *Railway Act*.

Traffic and Tariffs Studies Division

This division carries out investigations and analyses to aid CTC committees and branches in the performance of their statutory responsibilities. The division also responds to requests and inquiries from other federal government departments, provincial and municipal governments, industries, associations, agencies, consumer groups, and individual members of the general public.

Complaints and Applications Studies Section

This section investigates and analyzes complaints and applications on transportation rates, services and conditions of carriage that could be considered prejudicial to the public interest.

During 1984, five applications pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) were considered and decided by the RTC following investigation by the section. The RTC denied an application by Brewer and Associates of St. Joseph, Missouri for leave to appeal a number of alleged acts and omissions of CP Rail arising from a dispute over the applicable freight charges on shipments of liquified petroleum gas from Alberta to the United States. The section completed its investigation of four applications made pursuant to section 23 of the NTA and relating to rental charges for private sidings. The RTC subsequently denied Shaw Milling Ltd., Fleron

Lumber Company Ltd., Lock-Wood Limited and Livingston Distribution Centres Inc., leave to appeal in their respective applications.

As a result of a Review Committee decision to reopen the investigation in the Crown Zellerbach section 23 case involving the shipment of wood chips from the B.C. interior to the Vancouver area, a member of the section's staff was appointed as an inquiry officer, pursuant to section 81 of the NTA. The investigation was continuing at year-end.

Acting upon an application from Continental Grain Company (Canada) Inc., pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), the section investigated the applicability of demurrage charges to "grains" contained in Schedule I to the WGTA. The RTC ruled that there is no legal basis for the application of demurrage on cars carrying these grains, crops and products.

Section staff conducted one mediation proceeding during 1984. The dispute involved the applicability of agreed charges on shipments of lumber from British Columbia to Thunder Bay and Windsor for furtherance to U.S. destinations.

In response to a request to the Commission by the Minister of Transport, pursuant to section 48 of the NTA, a study of the effects and implications of U.S. rail deregulation on Canadian shippers and rail carriers was undertaken by inquiry officers appointed pursuant to section 81 of the NTA. Preliminary and final reports on the study were published in April and August, respectively. The RTC then held a series of public hearings into the matter during September and October. A final report on the committee's findings was presented to the Minister and released to the public in December.

Section staff are currently conducting an RTC inquiry into CTC regulations governing interswitching. A report summarizing comments of interested parties was issued in May. A further report defining issues and considering alternative courses of action will be issued early in 1985. In a related matter, CN filed an application with the RTC for an exemption from current interswitching charges, which it submits are non-compensatory, and requested permission to raise charges to compensatory levels. The application was under consideration by the RTC at year-end. In another similar matter, the RTC found CN's special interswitching charges in effect at Montréal East to be non-compensatory and ordered them raised to compensatory levels.

During the year, the section investigated two requests for amendments to General Orders of the Commission relating to rail traffic matters. The first, requested by the Canadian Industrial Traffic League (CITL) was for an amendment to the general order which sets out terms and conditions for the carriage of traffic. The RTC subsequently denied the application. The second request, from VIA Rail, was for an amendment to the general order specifying persons to whom railways may issue passes for transportation. The matter was still under investigation at year-end.

Section staff participated in an RTC hearing to consider the proper costing methodology for CN's Newfoundland Container Service. The hearing arose from a 1983 complaint from Atlantic Container Express that CN's Newfoundland Container Service rates were non-compensatory.

Section staff also participated in public hearings convened by the RTC to determine the nature of certain commission payments by CN Europe to Cast Containers, S.A., which related to container traffic moving from Montréal to Chicago.

Following a 1983 RTC decision to deny Newfoundland and Labrador leave to appeal in its application pursuant to section 23 of the NTA in respect of freight rates on feed grain and flour, the section began an investigation of the cost/rate relationship on feed grains and related product movements to the Maritimes and Newfoundland. The results of the investigation will be presented to the RTC early in 1985.

The section also prepared an analysis of documentation in respect of a CN request to the RTC for an order to increase compensation payable to CN by the Toronto, Hamilton, and Buffalo Railway Company for running rights over the CN line between Welland and Port Colborne, Ont.

Tariff Studies Section

The primary responsibilities of this section are to analyze, verify, document, and prepare reports on freight and passenger rates for use in industry studies, or staff investigations of applications and complaints by the Traffic and Tariffs Branch, other branches and modal committees.

Section staff participated in the analysis of submissions received by the CTC from rail carriers, Canadian shippers, and shipper associations pertaining to the impact of U.S. deregulation on international (Canada - U.S.) rail freight traffic.

Section staff continued to monitor the various amendments to the grain tariffs filed with the Commission pursuant to the *Western Grain Transportation Act*, and to communicate both orally and in writing with rail and industry officials pertaining to other traffic matters related to the WGTA.

Section staff participated in an RTC hearing under section 281 of the *Railway Act*. The hearing arose from an application into the refusal by VIA Rail to transport an electric cart from Toronto to Ottawa. An RTC order was issued denying the application for leave to appeal the conditions attached to the carriage of wheelchairs by VIA Rail in their baggage car tariff.

Traffic Studies Section

The primary responsibilities of this section during 1984 were the establishment of minimum compensatory rate levels for canola products, the coordination of Atlantic Region Freight Assistance Program field audits, the study of traffic flows and patterns and their effects, and the development, maintenance, and use of a traffic flow data base.

Pursuant to Order-in-Council PC 1976-894, the Traffic Studies Section prepared, for issuance by the RTC, 12 supplementary orders to the December, 1983 order prescribing minimum compensatory rate levels for the movement of canola products in 1984. Staff also conducted a review of traffic statistics and subsequently prepared, for RTC approval, the order prescribing 1985 rate levels.

In 1984 section staff, in concert with the Subsidy Control Section, and assisted by the Tariff Studies Section, coordinated the field audits of 54 carriers participating in the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The comprehensive, multi-year traffic data base containing rail movements within Canada and the U.S., and subsidized rail, road and water movements originating in the Altantic provinces, was accessed 22 times by various federal, provincial, and private organizations. The datawere used primarily for complaints, applications and studies within the Commission itself such as those related to the *Staggers Rail Act* of 1980 and the *Western Grain Transportation Act*. In addition, six publications were prepared from the data detailing commodity flows for the years 1981-1983 inclusive. Work on the development and expansion of the data base continues with a new emphasis on intermodal traffic.

CASES BEFORE FEDERAL COURT AND SUPREME COURT OF CANADA

Cases Decided in 1984

Aviation Portneuf Ltée v. The Queen

Federal Court —Trial Division
File: T-1058-83

This case was reported in the CTC's 1983 annual report. The central issue was whether a damage suit against the Crown is a remedy available to Aviation Portneuf Ltée for the reason that both the Air Transport Committee and the Review Committee refused to stay the suspension of the carrier's licence while it appealed their decision to the Minister of Transport who eventually reinstated its licence. The defendant, pursuant to Federal Court Rule 419(1)(a), moved to strike the plaintiff's Statement of Claim on the grounds that it disclosed no reasonable cause of action. The motion was granted with costs on March 19, 1984.

Soundair Corporation v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-347
A-1077-83

On April 20, 1983, after a show cause proceeding, the Air Transport Committee (ATC), by Order No. 1983-A-194, suspended Soundair's licence 2248/73(C) for 14 days. The committee held that Soundair operated charter flights out of Vancouver, B.C. without assessing positioning charges, contrary to the requirements of the Class 4 Positioning Charges Regulations under the *Aeronautics Act*, and that public convenience and necessity required the suspension.

Soundair appealed the order on the grounds that there was no evidence before the committee to support a finding that Soundair failed to assess the positioning charges and that if such evidence did exist, access to it was not provided to Soundair. Soundair also alleged that the committee erred in law and exceeded its jurisdiction in attempting to place the onus on Soundair toprove that it had not breached the regulatory provisions governing its licence.

On Nov. 23, 1984, the Court unanimously dismissed the appeal. It ruled that when, upon reasonable grounds, the ATC believes the terms of a licence may have been violated, the making of a show cause order is a fair and reasonable exercise of the respondent's discretion to carry out its mandate under section 16(9) of the *Aeronautics Act* in the absence of legislative prohibition.

The Court seemed to accept the definition of "positioning charges" as those referring to the movement of an empty aircraft from one point to a second point at which cargo or passengers are to be picked up. It added that the Class 4 Positioning Charges Regulations did impose an obligation on the appellant.

Municipal District of Acadia No. 34 v. CN and CTC

1. Federal Court of Appeal
Files: 82-A-370
A-795-83

This case, which was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports and in which leave to appeal was granted on April 7, 1983, concerns an appeal from the Railway Transport Committee Order No. WDR-00884, dated Sept. 28, 1982, which directed CN to abandon operation of part of its service in the Acadia Valley Subdivision in Alberta.

Initially, a prohibition order of the Governor in Council prohibited abandonment of this subdivision.

After the order was revoked on Sept. 18, 1980, CN applied to the Commission for permission to abandon part of the service.

The appellants contended that the committee lacked the jurisdiction to entertain the railway's application because section 258 of the *Railway Act*, which gives the Governor in Council authority to prohibit certain branch lines from being abandoned, does not give the Governor in Council the authority to revoke a prohibition order. Therefore, the Commission could not order that the subdivision be abandoned.

On Jan. 19, 1984, the Federal Court of Appeal dismissed the appeal on the grounds that section 26(4) of the *Interpretation Act* (RSC 1970, c. I-23) applies to the *Railway Act* so as to give the Governor in Council the authority to rescind one

of his orders in view of the expression "from time-to-time" in section 258 of the said Act.

The Governor in Council's revocation of his prohibition order was thus valid, and the Commission was therefore entitled to invoke Order No. WDR-00884 directing that the subdivision be abandoned.

2. Supreme Court of Canada
File: 18437

On March 19, 1984, leave to appeal the judgement rendered by the Federal Court of Appeal was refused by the Court.

Attorney General of Newfoundland v. CN

Federal Court of Appeal
File: A-297-84

The appellant applied under section 28 of the *Federal Court Act* (FCA) to review and set aside a decision of the Railway Transport Committee (RTC) dated Feb. 8, 1984, whereby the committee denied an application by the Province of Newfoundland under section 23 of the *National Transportation Act* (NTA) and also denied the province leave to appeal CN's increases in freight rates on feed grains and flour.

The appellant argued that the RTC erred in law:

in holding that The Terms of Union of 1949 did not take precedence over the provisions of the *Railway Act*;

in failing to find that CN's freight rates to Newfoundland must be at the same level as its rates for the same commodities to points in the Maritimes;

in finding that an act by CN in compliance with the *Railway Act* cannot be prejudicial to the public interest as contemplated in section 23 of the NTA; and

in finding that CN's special freight rate increases for Newfoundland did not violate the principles laid down by the former Board of Transport Commissioners in a 1951 decision: A.G. for Newfoundland v. CN.

CN argued that the Court did not have jurisdiction to entertain an application under the said section 28 of the FCA by reason of section 29 of the FCA and section 64(2) of the NTA. CN then filed a motion for an order pursuant to section 52(a) of the *Federal Court Act* quashing the proceedings.

The Court on May 24, 1984, quashed the section 28 application for want of jurisdiction.

Mario Lapointe v. CTC and CP Ltd.

Federal Court of Appeal
File: 84-A-327

The applicant applied for leave to appeal the Commission's decision of April 24, 1984 on issues of law and jurisdiction on the grounds that the said decision did not take into account Guideline No. P-5130-2 or the loss of jobs resulting from the closing of the Sherbrooke customer servocentre, which favoured one region at the expense of another.

CP Limited argued that the Commission is a statutory body and has only that jurisdiction which it is given by statute. Consequently, Guideline No. P-5130-2 is merely internal in nature and does not invoke any further jurisdiction on the Commission than it has under the *Railway Act* and the *National Transportation Act*. The appellants did not argue that the Commission had erred in law or exceeded its jurisdiction in concluding that the amalgamation of the Sherbrooke and Montréal servocentre did not constitute a deviation of a railway, the closing of a station, or the elimination or creation of a divisional point.

The Federal Court of Appeal dismissed the motion for leave to appeal on Sept. 12, 1984.

Desvraco Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 82-A-354
A-118-83

This case was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports.

Pursuant to leave granted on Dec. 6, 1981, an appeal was brought from the decision of the Commission's Motor Vehicle Transport Committee denying certain subsidy claims made under the *Atlantic Region Freight Assistance Act* by Desvraco Inc., a trucking company certified under the Atlantic Region Freight Assistance Program.

The Commission denied the subsidy claim on the grounds that the shipper, Les Industries

Georges Deschênes Ltée, effectively controlled the carrier, Desvraco Inc., even though it held only 47 per cent of the shares.

On Sept. 26, 1984, the Federal Court of Appeal ruled that the Motor Vehicle Transport Committee had erred in law. It is interesting to note that the Court held that: "Although it is possible for a minority shareholder to have effective control of a company in certain circumstances, this is never possible where there is another shareholder who in fact holds an outright majority of the shares on his own behalf".

R.&G. Milk Trucking Co. Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-348
A-682-83

This case was reported in the CTC's annual report of 1983. The Court had, on June 21, 1983, granted leave to appeal the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC) Decision by which the committee had ruled that the appellant was not eligible for subsidies pursuant to the Atlantic Region Special Selective and Provisional Assistance (ARSPA) Regulations because, though R.&G. Milk Trucking Co. Ltd. held a certificate of eligibility under the Atlantic Region Freight Assistance (ARFA) Program, the milk transported was actually owned by the New Brunswick Milk Marketing Board as the controller of R.&G. Milk Trucking, and that although there had been an issue of preferred voting shares in the company, the *de facto* control still remained with the Milk Marketing Board.

On April 27, 1984, the Court (the Chief Justice dissenting) concerning the appeal under subsection 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA) and an application under section 28 of the *Federal Court Act* (FCA) ruled that the MVTC had erred in law in, (a) finding that the bulk milk being transported by the appellant was the property of the New Brunswick Milk Marketing Board between May, 1981 and May 17, 1982; (b) interpreting subsection 2(2)(b) of ARSPA Regulations so that the New Brunswick Milk Marketing Board was held to be the controller of the appellant and (the Chief Justice concurring); and (c) by ordering the appellant to reimburse the Receiver General of Canada in the sum of $94 400.12.

It further dismissed the section 28 application.

Cases Discontinued in 1984

Careston International Air Charter Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-411-84

After the Air Transport Committee (ATC) disallowed the transfer of Air Park Aviation Ltd.'s licences to Careston International Air Charter Ltd., the latter filed with the Federal Court of Appeal an application pursuant to section 28(1) of the *Federal Court Act* for a review of and an order setting aside the ATC decision of Feb. 24, 1984.

The case was called on Oct. 19, 1984, and due to the appellant's counsel not having received instructions from its client, the Court dismissed the application.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-320
A-1109-83

This appeal reported in the CTC's 1983 annual report is substantially the same as the CN v. CTC and Prairie Malt (Canada) Ltd. case also reported therein. Both appeals were from Decision No. WDR-1983-01 of the RTC. However, the CN case was discontinued in December, 1983.

The issue was whether the committee erred in deciding that barley malt shipped from Biggar, Sask., to Vancouver, B.C., and by rail from Vancouver to Seattle, Wash., is a movement entitled to the statutory freight rate under section 271(2) of the *Railway Act*.

The appeals by order of the Federal Court of Appeal were joined on Oct. 3, 1983.

However, on Jan. 13, 1984, Canadian Pacific Limited also discontinued its appeal as a result of the *Western Grain Transportation Act*, which by defining the word "export" rendered discussions about the interpretation of the pertinent repealed sections of the *Railway Act* or the judicial interpretation of the term "export" as used by the Commission, purely academic.

Cyanamid Canada Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-320

The Railway Transport Committee granted CN's application filed pursuant to section 253 of the *Railway Act* for authority to abandon the operation of a branch line known as the Durham Spur. Cyanamid appealed RTC Order No. R-35400 to the Review Committee by arguing there had been a breach of natural justice and fairness because it was not permitted to present fully its case at the hearing. On March 15, 1984, Cyanamid was informed that the Review Committee had determined that none of the grounds for review, stated in Rule 85(1) of the Commission's General Rules, had been established by the applicant and that accordingly its application for review was denied.

Notice of motion for leave to appeal to the Federal Court of Appeal under section 64(2) of the *National Transportation Act* was filed on April 13, 1984 on grounds that there was a denial of natural justice and an error in law in finding there were "adequate alternative transportation facilities". An application for a stay of execution under General Rule 97 was made on April 16, 1984. However, on May 30, 1984, all the parties were informed that Cyanamid Canada Inc. had decided to abandon its application for an order granting leave to appeal to the Federal Court of Appeal.

Cases Pending in 1984

Canada Post Corporation v. Federal Express Co. and CTC

Federal Court of Appeal
File: 83-A-379

Leave to appeal from the Air Transport Committee's Decision No. 7700 dated Oct. 5, 1983 (referred to in the Loomis Courier Service Co. v. Federal Express Co. case) was granted on Feb. 23, 1984 insofar as it relates to Federal Express.

Canada Post contends that the committee exceeded its jurisdiction and erred in deciding that Federal Express had satisfied the test of public convenience and necessity and the committee proceeded on a wrong principle, contrary to the evidence and the weight of evidence from the hearing.

Canada Post has also appealed the matter to the Minister of Transport.

The appeal is pending at the end of 1984.

Loomis Courier Service Ltd. v. Federal Express Co.

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-380
A-443-84

This case, mentioned in the CTC's 1983 annual report, arises from Decision No. 7700 of the Air Transport Committee dated Oct. 25, 1983, which amended Federal Express Co.'s licence so that it could expand its international courier service. The appellant, a domestic carrier, that was granted leave to appeal under section 64(2) of the *National Transportation Act* (NTA), argued that the committee incorrectly interpreted the "public convenience and necessity" test of section 16(3) of the *Aeronautics Act* (AA). It contended that the applicant for an amendment must demonstrate that both public convenience and necessity will be served. It added that the decision was unsupported by evidence. Leave to appeal was granted on Feb. 23, 1984.

Loomis also filed with the Minister of Transport, a notice of appeal of the same decision under section 25 of the NTA in November, 1983, by which the appellant asserted that the amendment to Federal Express Co's licence will adversely affect the existing Canadian courier industry, that the committee exceeded its jurisdiction, and that the decision is not in the public interest.

Action still pending at the end of 1984.

Arctic Grain Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-334
A-1384-83

This case was mentioned in the CTC's 1983 annual report and concerns Railway Transport Committee Order No. R-34908. On Sept. 9, 1983, leave to appeal was granted to Arctic Grain Ltd. which argues that the committee erred in law when it determined that pelletized screenings are not grain and when it failed to exercise its powers pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* to investigate the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings. At the end of 1984, the matter is still pending.

CN v. CTC and Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Federal Court of Appeal
Files: 84-A-311
A-806-84

Motion for leave to appeal was filed in February, 1984.

CN argued that:

The Railway Transport Committee (RTC) erred in holding that the application of the Canadian Car Demurrage Rules to Tariff CFAW 4310 CTC (F) 1032 violates the provisions of Part II of the *Western Grain Transportation Act*.

The RTC erred in accepting the original application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd. under section 52 of the said *Western Grain Transportation Act* and by failing to permit the applicant sufficient time to respond in both instances in contravention of the provision of the General Rules of the CTC thus resulting in a violation of the right of the applicant to natural justice.

The RTC erred in deciding the application of the respondent, Continental Grain Co. (Canada) Ltd., under section 52 of the said *Western Grain Transportation Act* when many of the issues raised therein were in fact *sub judice* at the instance of the respondent in a previous case for which leave to appeal had already been granted by this Court (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN).

This application for leave to appeal is supported by Canadian Pacific Limited as follows:

Section 52(2) of the *Western Grain Transportation Act* authorizes the CTC to take remedial action in the event that it concludes that anything included in a tariff contravenes any provision of Part II of that Act; such remedial action must be taken no later than 60 days after the filing of the tariff.

There is nothing contained in section 52 that would preclude the application of the Canadian Transport Commission's General Rules relating to equity and fairness and proceedings. It argues that the omission by the CTC to apply its rules has resulted in a violation of the *audi alteram partem* principle of natural justice in that the applicant and CP were not accorded a full and fair opportunity to present their case.

It further submits that demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the Act or not compensation to the railways, and there is no correlation whatsoever to costs for the movement of grain. Demurrage is a penalty designed to promote the efficient movement of cars in the public interest by encouraging prompt loading or unloading and release of cars for the benefit of all shippers, and acts as an incentive to prevent cars from being used by individual shippers for unlimited storage at the expense of other shippers. Accordingly, demurrage is not a rate for the movement of grain within the meaning of Part II of the Act and the CTC erred as a matter of law or jurisdiction by so concluding.

On April 27, 1984, the Court granted leave to appeal and the case is pending at the end of 1984.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-322

On July 24, 1984, leave to appeal was granted to CN pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act*, the appellant is appealing Railway Transport Committee (RTC) Decision dated March 23, 1984 (the reasons for which were issued on June 14, 1984) which designated branch lines or segments thereof as grain dependent branch lines for the crop year 1984-85. It argues that the RTC erred in failing to designate some branch lines as grain dependent pursuant to section 40(1) of the *Western Grain Transportation Act* and as these branch lines or segments thereof fulfilled the requirements of section 40(2)(a) and section 40(2)(b) of the *Western Grain Transportation Act*, the RTC therefore erred in law by not including these lines.

At the end of 1984, this case is pending.

CN v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-330

The Commission has received a certified copy of CN's application for leave to appeal Order No. R-36489 of the Railway Transport Committee (RTC) dated April 27, 1984, pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act*.

The appellant argues that the RTC erred in failing to estimate the variable costs of the railways in accordance with section 39 of the *Western Grain Transportation Act*, more particularly in that it failed to adjust the variable costs of the railways by taking into account the branch lines that were added to the list of grain dependent lines since the most recent base year.

The notice of motion for leave to appeal has not been filed in court yet.

CN v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.
CP Ltd. v. The City of Drumheller and Century Coals Ltd.

Supreme Court of Canada
Files: 17498 (CN)
17499 (CP)

By Order No. WDR-00534 on Oct. 23, 1981, the Commission's Railway Transport Committee (RTC) ordered the abandonment of 14 km of track between Rosedale and East Coulee, Alberta.

The City of Drumheller and Century Coals Ltd. appealed the order to the Federal Court of Appeal. Their main submission was that the Commission lacked the jurisdiction to grant the order since an agreement between the railways had stipulated not only for the construction of the line, but also for its operation in perpetuity. That agreement was subsequently confirmed by the Canadian Parliament in a *Special Act*, which the Commission was not empowered to amend or repeal. The appellants pleaded that by virtue of section 2 of the *Railway Act*, the *Special Act* superseded sections 253 and 254 of the *Railway Act*.

In a judgement dated Dec. 9, 1982, from which the Chief Justice dissented, the Federal Court upheld the appellants' arguments. The judgement stated that the intent of the *Special Act*, which confirmed the railways' agreement, was that the line be operated in perpetuity. The statute had imposed a statutory burden on CN and CP Limited, an obligation of perpetual operation of the line as a *quid pro quo* for the government guarantee of CN bonds needed to build the segment.

The Court held further that the *Special Act* and sections 253 and 254 of the *Railway Act* dealt with the same subject matter and were inconsistent. Since they could not stand together, the former enactment prevailed. The obligations created under the *Special Act* were statutory rather than merely contractual, and could only be altered by statute. The Court consequently held that the order had been made without jurisdiction and allowed the appeal.

The railways asked for leave to appeal the judgement of the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada and on Feb. 7, 1983, such leave was granted. The case is still awaiting hearing at the end of 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-340
A-1471-83

This appeal of the Railway Transport Committee (RTC) decision dated April 28, 1983 is pursuant to leave granted to Canadian Pacific Limited on Sept. 27, 1983.

In November, 1982, CP Limited demolished and removed one of its buildings which had been known as the West Toronto Station. The RTC held a public hearing to determine whether it had any jurisdiction in the matter and by the decision dated April 28, 1983, found that the West Toronto Station was a "railway station" within the *Railway Act* and that its removal was governed by the procedure set out in section 119.

The committee concluded that CP Limited had carried out removal of the station without first seeking the required approval or exemption from the committee. Thus, the provisions of the *Railway Act* were violated and the committee requested that CP Limited be prosecuted.

CP Limited's main submission in the appeal is that the committee erred in deciding that section 119 required CP Limited to obtain approval before removing the station.

This case was heard on Dec. 5 and 6, 1984. Decision is pending.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-330
A-1381-83

This is an appeal from the Railway Transport Committee (RTC) Order No. R-34908 of Feb. 28, 1983, pursuant to section 64(2) of the

National Transportation Act (NTA). The order concerned a dispute between Continental Grain Co. (Canada) Ltd. and CN over the shipper's liability for demurrage charges assessed on export movements of screenings and the railway's decision to withhold certain unloading services until Continental guaranteed the payment of the demurrage charges.

The order presently under appeal directed CN to continue to provide the services to Continental in accordance with section 262 of the *Railway Act*, and it permitted CN to continue charging for demurrage. Continental was also denied leave to appeal from a prior RTC decision in the Arctic Grain case dated June 30, 1981, and confirmed by the Review Committee on Oct. 16, 1981. The Arctic Grain decision held that export screenings in any form were not exempt from demurrage charges.

Continental has submitted that the effect of Order-in-Council, PC 1959-569 and Board Order No. 97781, was to exempt from demurrage tariffs grain, including screenings, destined for export and consigned to public and semi-public elevators.

The appellant argues that the Commission misinterpreted the definition of grain contained in the *Canada Grain Act*. The appellant asserts that the said Act draws a distinction between grain and screenings for grading purposes, but the fact is that dockage (foreign material screened out of graded grain) consists of grain seed material. The appellant therefore concludes that the Commission ought to have defined grain so as to include grain screenings.

The appellant also raises the issue of whether the Commission addressed itself to the objects of Order-in-Council, PC 1959-569 and Board Order No. 97781. Screenings are collected and transported to the coast in exactly the same manner as graded grain. Accordingly, the appellant argues that screenings be treated in the same manner as graded grain.

Secondly, the appellant argues that the Commission erred when it failed to investigate pursuant to section 23 of the NTA, the unfair disadvantage imposed on exporters of screenings.

The appeal is awaiting hearing at year-end.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 84-A-308

Canadian Pacific Limited applied on Feb. 24, 1984 for leave to appeal the decision and order of the Commission of Jan. 26, 1984 made under section 52 of the *Western Grain Transportation Act* upon questions of law and jurisdiction.

The representations of CP Ltd. indicate that based on a complaint by Continental Grain (Canada) Ltd. made under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), the CTC reviewed CP Limited's tariff filed under the WGTA and then issued an order requiring CP to change the tariff.

The question of a denial of natural justice is also raised on the grounds that CP Limited did not receive timely notice of Continental's submission to the CTC.

Leave to appeal was granted on April 26, 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-317
A-245-83

This case was reported in the CTC's annual report of 1983. By Order No. R-34836 dated Jan. 28, 1983, the Railway Transport Committee (RTC) directed Canadian Pacific Limited to capitalize the cost of work in its Locomotive Overhaul and Rebuild Program during 1982 and subsequent years if the cost exceeded $100 000 or 10 per cent of the cost of a new unit of the same kind and class. This direction was made pursuant to section 1307 of the Uniform Classification of Accounts for Railways which grants discretion to the committee to direct the carrier to apply other minima than those set out in that section. A hearing had been held before Commissioner R.J. Orange, appointed pursuant to section 19(1)(b) of the *National Transportation Act* (NTA). The committee adopted Commissioner Orange's report.

CP Ltd. applied for leave to appeal pursuant to section 64(2) of the NTA and to have the order reviewed and set aside pursuant to section 28 of the *Federal Court Act*. Leave to appeal was granted by the Federal Court of Appeal and the two applications have been joined.

Canadian Pacific Limited's principal grounds for the appeal are:

The provisions of Order No. R-34836 are beyond the powers and jurisdiction of the RTC;

By Order No. R-34836, the RTC adopted the report of Commissioner Orange without allowing CP Limited an opportunity to be heard, thereby failing in its duty to act fairly and denying natural justice to CP Limited;

The hearing before Commissioner Orange was not conducted to discharge the duty of the RTC to act fairly, and constituted a denial of natural justice because of the giving of inadequate notice, the admission of improper evidence, the failure to join the staff of the committee as a proper and necessary party to that proceeding, and the consequent misapplication on the onus of proof; and

The report of Commissioner R.J. Orange failed to reflect or consider fully and fairly the evidence and submissions presented.

The respondent argues as follows:

Order No. R-34836 of Jan. 28, 1983 was issued by the RTC in the exercise of the discretion it possesses pursuant to section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts which states that the said committee may direct the carrier to apply other minima. Section 328 of the *Railway Act* requires the CTC to prescribe a uniform classification and system of accounts for both CN and CP Rail. It does not state the manner in which such a system is to be prescribed. By Order No. R-32999 of Nov. 26, 1981, the RTC prescribed the Uniform Classification of Accounts for use by railways in Canada.

Section 46(1) of the NTA empowers the Commission to make orders or regulations for carrying the *Railway Act* into effect while section 24(3) of the NTA empowers a committee of the Commission to exercise all the powers and duties of the Commission.

Commissioner R.J. Orange was appointed pursuant to section 19(1)(b) of the NTA to hold a hearing and report back to the RTC.

The notice of hearing and Commissioner Orange's appointment to conduct the hearing and report, specifically stated that the issue to be considered was whether the committee should direct CP Rail to apply minima other than those set out in section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts. Both also specifically stated that the effect of directing the application of such other minima would be to capitalize the cost of the work involved in CP Rail's Locomotive Overhaul and Rebuild Program. The report of the Commissioner dealt with and contained recommendations on this very issue. There was ample evidence to support Commissioner Orange's recommendation that CP Rail be directed to apply other minima pursuant to section 1307.03 of the Uniform Classification of Accounts and so to capitalize the costs incurred in the Locomotive Overhaul and Rebuild Program.

At the end of 1984, the appeal is still pending.

CP Ltd. v. CTC and Columbia Containers Limited

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-342
A-1203-83

Notice of leave to appeal a Railway Transport Committee (RTC) Decision of April 14, 1983 under section 64(2) of the *National Transportation Act* was granted by the Court on Aug. 5, 1983.

The RTC decision ordered an amendment to CP Rail's demurrage tariffs and gave Columbia Containers Limited, unlimited free time for the use of railcars for certain grains included in Schedule I of the *Canada Grain Act*.

Columbia Containers operates a Vancouver, B.C., facility where it receives railway carloads of grain for transfer into containers for export by ship. However, the company is not a licensed terminal elevator under the *Canada Grain Act*. The CP Rail tariff provided unlimited free railcar time for licensed terminal elevators while Columbia Containers received only five days full time before demurrage charges commenced. Upon application by Columbia Containers under section 23 of the *National Transportation Act*, the committee decided that the demurrage charges assessed Columbia Containers were prejudicial and should be discontinued.

CP Ltd. has submitted that the Commission had no jurisdiction or statutory authority to order the unlimited free use of railcars by Columbia. The main issue involves the interpretation of Order-in-Council PC 1959-569 which suspended certain demurrage charges and Board Order No. 97881 which confined the suspension of demurrage

charges to grain consigned to public and semi-public terminal elevators.

CP Ltd. also contends that the difference in treatment between licensed terminal elevators and Columbia Containers did not and could not create an unfair, undue or unreasonable disadvantage as contemplated by section 23(3) of the *National Transportation Act* since the distinction in charges was established by the aforesaid Order-in-Council and Board order.

This appeal is still pending at the end of 1984.

CP Ltd. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-508-84

On Jan. 20, 1984, the appellant filed a notice of motion pursuant to section 64(2) of the *National Transportation Act* for leave to appeal the Decision and Order No. R-36012 of the Railway Transport Committee, ordering the appellant *inter alia*, to develop and submit to the said committee by June 30, 1984, a plan for the elimination or phasing out of the handling of dangerous commodities through or into the Vancouver waterfront area on or prior to Jan. 1, 1986 on the grounds that the said decision and order are wrong in law or made without jurisdiction. The appellant argues that the Commission would not have authority to order a railway to cease in whole or in part the use of its lawfully authorized facilities. Canadian Pacific Limited has the statutory and common law rights to manage and operate its railway and the powers of the CTC are merely regulative and remedial. Leave to appeal was granted on April 2, 1984.

The case is still pending at the end of 1984.

Chief Edwin Burnstick *et al* and Paul Indian Band v. CTC and CN

Federal Court of Appeal
Files: 83-A-366
A-392-84
A-393-84

This case was included in the CTC's 1983 annual report. On Feb. 22, 1984, the Court granted leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-35480 dated Aug. 5, 1983.

The order authorized CN to construct a second mainline track on the Edson Subdivision, Alta., which would cross an unopened road allowance on land held by the Department of Indian Affairs and Northern Development for the use and benefit of the Paul Indian Band. The appellants contend that the RTC lacked jurisdiction under the *Railway Act* to make the order. The committee based its authority to permit the crossing on the finding that the unopened road allowance was an "existing highway" within the terms of sections 196 and 197 of the *Railway Act*. The committee also found that even though the use of the crossing was restricted to Indians and other persons lawfully on reserve lands, the crossing was "public" in nature.

The committee's jurisdiction to authorize the crossing of Indian lands is also an issue. The land in question was surrendered to the government, but the habendum clause in the agreement confined the interest of the government to the holding of the land in trust for sale. The committee found the surrender to be absolute. Accordingly, the lands no longer had the status of Indian lands and there were no "existing treaty rights". Since the Department of Indian Affairs and Northern Development was the actual road authority and had made no objection to the crossing, the committee concluded that the crossing could be permitted.

At the end of 1984, the appeal is still pending.

The National Farmers' Union v. CTC

Federal Court of Appeal
File: A-790-84

On June 1, 1984, the National Farmers' Union was granted leave to appeal a decision of the Review Committee dated March 7, 1984 which upheld Railway Transport Committee (RTC) Orders Nos. R-35927 and R-35928 made pursuant to section 73 of the *Western Grain Transportation Act* and the subsequent receipt of tariffs filed by Canadian Pacific Limited and the Canadian National Railway Company on Nov. 24, 1984. The appellant claims that the *Western Grain Transportation Act* does not authorize the filing of tariffs after Nov. 1, 1983 for the period extending from Jan. 1, 1984 to July 31, 1984 ,and the RTC had no authority to authorize the railways to file their tariffs on any date after Nov. 1, 1983.

This case is still pending at the end of 1984.

Transports Spéribel Inc. v. CTC

Federal Court of Appeal
File: 82-A-332

This case, that was mentioned in the CTC's 1982 and 1983 annual reports, is still awaiting hearing. On Dec. 6, 1982, the Court granted leave to appeal a Dec. 18, 1981 ruling of the Motor Vehicle Transport Committee (MVTC), confirmed by a decision of the Review Committee. The Commission had denied certain claims for assistance filed by Transports Spéribel Inc. on the basis that the trucker did not hold the required Québec Transport Commission permit to transport the goods for which the claims were made. Spéribel did hold a certificate issued under the federal *Atlantic Region Freight Assistance Act* and associated regulations which, subject to certain conditions, made the company eligible to receive assistance for its trucking operations. Spéribel asserts that the provincial transport authority and not the Canadian Transport Commission, had jurisdiction to rule on the scope of a transport permit held by a trucker certified under the federal act. Spéribel has also contended that a judgement of the Court of Sessions of the Peace (a provincial court of criminal jurisdiction), which found the company not guilty of lacking the required permit for its trucking operations, was sufficient evidence of provincial transport authority approval concerning the scope of the permit. Spéribel concluded that the Commission erred in law in ruling that the transport permit did not authorize Spéribel to carry on the movement of goods for which the assistance was claimed.

APPENDICES

Western Division 77
Railway Transport Committee 79
Air Transport Committee 108
Water Transport Committee 111
Motor Vehicle Transport Committee 114
Research Branch 115

APPENDIX I
Western Division

Branch Lines Hearings/Decisions, 1984

Carried Forward from 1983

Subdivision	
• CN/Erwood	Decision April 3, 1984. Continue operation of 49.15 miles between Baden, Man. and Hudson Bay, Sask.
• CP Rail/Lake Cowichan	Decision Oct. 9, 1984. Abandon operation of the Lake Cowichan Subdivision between Hayward (mileage 0.0) and Lake Cowichan (mileage 18.3), B.C.

1984

Subdivision	
• CN/Amiens	Decision Sept. 7, 1984. Abandon operation of 20.74 miles between Shell Lake and Spiritwood, Sask.
• CN/Carlton	Decision Sept. 28, 1984. Recommended 28.20 miles between Dalmeny and Laird, Sask. be added to basic network.
• CN/Stettler	Report to Governor in Council Oct. 23, 1984. Recommended 108.2 miles between Ferlow Jct. and Dinosaur, Alta. be added to basic network.
• CN/Dodsland	Decision July 17, 1984. Abandon operation of 7.4 miles between Dewar Lake and Smiley, Sask.
• CP Rail/Kaslo	Decision July 5, 1984. Continue operation of 27.4 miles between Rosebery and Nakusp, B.C.

APPENDIX II
Western Division

Branch Lines Hearings, 1985

Subdivision	
• CP Rail/Shamrock	Archive to Tyson, Sask., a distance of 70.3 miles. Rehearing.

APPENDIX III
Western Division

Orders and Decisions, 1984
Applicable to the Removal of Other Trackage

Order No.	Date	Type of Order
WDR 1984-00164	Aug. 13/84	Authorizes abandonment of industrial trackage off mileage 1.05 Regina Terminal Subdivision, Regina, Sask.
WDR 1984-00258	Nov. 8/84	Authorizes abandonment of a portion of the Fonehill Spur (formerly known as Tonkin Subdivision) between mileage 73.28 and 74.86 along with an elevator track and loading platform track in Yorkton, Sask.

APPENDIX IV
Western Division

Removal of Other Trackage
Applications on Hand December 31, 1984

Subdivision	Mileage	Location	Designation
•CN/Waterways	285.86	Alberta	Industrial Trackage
•CN/Warman	5.66	Saskatchewan	Spur

APPENDIX V
Railway Transport Committee

Decisions Issued, 1984

Date Rendered		Disposition
Jan. 30	Public hearing into a mishap in CP Rail's Winnipeg Yard on Dec. 13, 1982.	Orders issued
Jan. 30	Application of Brewer and Associates pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
Feb. 9	Public inquiry into the causes of and circumstances connected with an accident which occurred on Aug. 27, 1983, at St. Lazare, Man. Decision and Order No. R-36226.	
Feb. 23	Application by CN for authority to abandon the operation of the Murray Harbour Subdivision from Maple Hill (mile 0.00) to Murray Harbour (mile 44.40) including the Mount Herbert Spur from Lake Verde (mile 0.00) to Vernon (mile 4.43), P.E.I. Decision and Order No. R-36288.	Granted in part
Feb. 23	In the matter of the Transportation of Dangerous Commodities by Rail in the Greater Vancouver Region and in the matter of RTC Order Nos. R-35441 and R-35437 and Board of Transport Commissioners for Canada Order Nos. 121188 and 121665 concerning CP Rail and Trans Mountain Pipe Line Co. Ltd. Westridge Terminal, Burnaby, B.C. Decision and Order No. R-36314.	
Feb. 27	Application by CP Rail (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to discontinue operation of the passenger-train service between Victoria and Courtenay, B.C. Decision and Order No. R-36539.	Denied
March 23	In the matter of the designation of Grain Dependent Branch Lines for crop year 1984/85 pursuant to section 40 of *Western Grain Transportation Act*.	

Date Rendered		Disposition
March 26	Public inquiry into an accident involving VIA Rail's passenger train 194 in the storage track at mile 34.9 of CP Red Deer Subdivision, Alta., on March 23, 1983.	Orders issued
April 9	Application by CN for authority to abandon the operation of the Fergus Town Spur from mile 0.00 to mile 1.14, opposite mile 46.31 of the Fergus Subdivision, Ont., a total distance of 1.14 miles. Decision and Order No. R-36793, as amended.	Granted
April 13	Public inquiry in the matter of the failure of Tank Car UTLX 98646 at CN's MacMillan Yard, Vaughan, Ont. Interim Report and Order Nos. R-36544 and R-36545.	
April 24	In the matter of section 120 of the *Railway Act*; and in the matter of the *National Transportation Act*; and in the matter of Order No. R-4294 dated Dec. 30, 1968; and in the matter of an application dated Sept. 15, 1982 of Mario Lapointe *et al*; and in the matter of the determination of whether the amalgamation by CP Rail of its customer service centre in Sherbrooke with its customer service centre in Montréal required committee authorization under section 120 of the *Railway Act*.	Denied
April 25	In the matter of VIA Rail Canada Inc.'s submission with respect to an allowance for working capital in the determination of the CN and CP Rail cost of capital rates.	Granted with cordition
April 30	Public hearing in the matter of the determination of whether the air flow method is a modern and efficient means of testing train air brake systems. Decision and Order Nos. R-36500, R-36501, R-36502.	
April 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Elmira Spur, off mileage 50.20 of the Souris Subdivision, and from Harmony Junction (mile 0.00) to Elmira (mile 9.85), P.E.I. Decision and Order No. R-36506.	Granted in part
April 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Bonavista Subdivision from Shoal Harbour (mile 0.00) to Bonavista (mile 87.89), Nfld. Decision and Order No. R-36640.	Granted
April 30	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train service between Clarenville and Bonavista, Nfld. Decision and Order No. R-36639.	Granted

Date Rendered		Disposition
May 16	In the matter of Order Nos. R-33500, R-28954 and R-35341, dated March 4, 1982, June 28, 1979 and June 30, 1983, respectively; and in the matter of an application by VIA Rail to restructure components of its passenger-train service between Sydney, Truro and Halifax, N.S. Decision and Order No. R-36693.	Granted in part
May 23	Report on the feasibility of shortening the passenger-train schedule between Halifax, Truro and Sydney, N.S.	Orders Issued
May 30	Application by CN for authority to abandon the operation of the Middleton Subdivision from Bridgewater Junction (mile 00.00) to Bridgetown (mile 66.84), N.S. Report and Order No. R-36753.	Granted
June 1	Reasons for Decision - Application by CN for authority to abandon operation of the Smiths Falls Subdivision from Richmond (mile 13.00) to Strathcona (mile 99.30), Ont. Order No. R-36326.	
June 4	Reasons for Decision - In the matter of an application by Continental Grain Company (Canada) Ltd. pursuant to section 52 of the *Western Grain Transportation Act*.	Affirms telexed decision of January 26, 1984
June 11	Application by CN for authority to abandon the operation of the portion of the Beeton Subdivision from Cheltenham (mile 33.90) to a point near Beeton (mile 58.75), Ont. Decision and Order No. R-36794.	Granted
June 14	Application of Livingston Distribution Centres Inc. pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Application of Fleron Lumber Company Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Application of Lock-Wood Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CN.	Denied

Date Rendered		Disposition
June 14	Application of Shaw Milling Limited pursuant to section 23 of the *National Transportation Act* for leave to appeal the acts, omissions and/or rates of CP Rail.	Denied
June 14	Reasons for Decision - In the matter of the designation of grain dependent branch lines for the crop year 1984-85 under section 40 of the *Western Grain Transportation Act*.	Affirms Decision of March 23, 1984
July 20	In the matter of a review of the applications of CP Rail for authority to abandon the operation of those portions of the Ste-Agathe Subdivision from St-Jérôme (mileage 13.6) to Ste-Agathe (mileage 44.4), and from Ste-Agathe to Mont-Laurier (mileage 138.2), Que. Bench Decision and Order No. R-37579.	Denied with conditions
Aug. 8	Application by CN for authority to abandon the operation of the Argentia Subdivision from Placentia Junction (mile 0.00) to Argentia (mile 20.65), Nfld. Decision and Order No. R-37043.	Denied with condition
Aug. 8	Application by CN for authority to discontinue the passenger-train services between St. John's and Argentia, and between St. John's and Carbonear, Nfld. Decision and Order No. R-37044.	Granted
Aug. 20	Application by CN for authority to abandon the operation of the Richibucto Subdivision between Kent Junction (mile 0.00) and Richibucto (mile 26.50), N.B. Decision and Order No. R-37326.	Granted
Aug. 31	Application by CP Rail (on behalf of the Esquimalt and Nanaimo Railway Company) for authority to abandon the operation of the Lake Cowichan Subdivision between Hayward and Lake Cowichan, B.C. Decision and Order No. R-37216.	Granted
Sept. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of a portion of the Meaford Subdivision from Collingwood (mileage 34.60) to Meaford (mileage 52.19), Ont. Decision and Order No. R-37433.	Granted
Oct. 3	In the matter of section 281 of the *Railway Act*; and in the matter of the application of John Kellerman. Report and Order No. R-37354.	Denied

Date Rendered		Disposition
Oct. 9	In the matter of speed of VIA Rail passenger trains exceeding 70 mph on CN's Smiths Falls and Brockville Subdivisions and safety of operation thereof. Interim Decision.	Granted with conditions
Oct. 17	Application by CN for authority to abandon the operation of the Madoc Spur, off mileage 12.02 of the Campbellford Subdivision, from Madoc Junction (mileage 0.00) to Madoc (mileage 15.18), Ont. Decision and Order No. R-37355.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Oromocto Subdivision between Westfield Beach (mileage 0.00) and Camp Gagetown (mileage 55.40), N.B. Report and Order No. R-37366.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Loggieville Subdivision between Chatham (mileage 9.50) and Loggieville (mileage 13.49), N.B. Report and Order No. R-37365.	Granted
Oct. 24	Application by CN for authority to abandon the operation of that portion of the Miramichi Subdivision between Derby Junction (mileage 0.00) and McGivney (mileage 74.75), N.B. Report and Order No. R-37516.	Granted
Nov. 6	Application by CN for authority to abandon the operation of the Montague Subdivision from Mount Stewart Junction (mileage 0.00) to Montague (mileage 25.61) including the Georgetown Spur from Montague Junction (mileage 0.00) to Georgetown (mileage 4.83), P.E.I. Decision and Order No. R-37449.	Granted in part
Nov. 6	Application by CN concerning its Joffre Servocentre, Que. Bench Decision and Order No. R-37571.	Granted with conditions
Nov. 6	In the matter of the revision of an application by CP Rail for authority to abandon the operations on a portion of the Maniwaki Subdivision from a point near Laman (mileage 3.0) to Maniwaki (mileage 80.7), Que. Decision and Order No. R-37548.	Granted
Nov. 8	Application by CN concerning its Senneterre Servocentre, Que. Bench Decision and Order No. R-37572.	Granted with conditions

Date Rendered		Disposition
Nov. 21	Application by CN for authority to abandon operation of a portion of its Monk Subdivision between Pelletier (mileage 68.23) and Ste-Claire (mileage 196.30), Que. Bench Decision.	Granted
Nov. 30	In the matter of the applicability of the regulations of the Canadian Transport Commission to the operation of rail grinding equipment owned by Speno Rail Services Company. Decision and Order No. R-37621.	
Dec. 13	In the matter of a notice of proposed acquisition by Consolidated Rail Corporation *et al* of certain leasehold, stock and other interests, pursuant to the provisions of section 27 of the *National Transportation Act*.	Proposed acquisition not disallowed
Dec. 13	In the matter of objections filed pursuant to section 27 of the *National Transportation Act* in respect of proposals by CN and CP Rail acting as a partnership, by Trans-Ontario Railway Company and by Erie Express Railway Corporation to acquire the Niagara River Bridge Company, the Canada Southern Railway Company and the Detroit River Tunnel Company.	Proposed acquisitions not disallowed

APPENDIX VI
Railway Transport Committee

Orders and Decisions, 1984
Non-Prairie Branch Line Abandonment

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Newfoundland			
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista 0.00 - 87.89	R-36640 - May 16	Abandon - June 20, 1984
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia 0.00 - 20.65	R-37043 - Aug. 15	Ordered continued
Prince Edward Island			
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour 0.00 - 44.40	R-36288 - Feb. 23	M.0.00 - M.17.77 Ordered continued M.17.77 - M.44.40 Abandon March 29,1984
	Mount Albion - Mount Herbert 0.00 - 8.35		M.0.00 - M.4.60 Ordered continued M.4.60 - M.8.35 Abandon March 29, 1984
	Lake Verde - Vernon 0.00 - 4.43		Abandon March 29, 1984
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Elmira 0.00 - 9.85	R-36506 - May 10	M.0.00-M.5.00 Ordered continued M.5.00 - M.9.85 Abandon June 14, 1984
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague 0.00 - 25.61 (incl. Georgetown Spur)	R-37449 - Nov. 23	Georgetown Spur Abandon Dec. 28, 1984 M.0.00 - M.25.61 Ordered continued

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
New Brunswick			
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto 0.00 - 26.50	R-37326 - Oct. 29	Abandon Dec. 3, 1984
CN/Loggieville	C.F.B Chatham - Loggieville 9.50 - 13.49	R-37365 - Nov. 5	Abandon Dec. 5, 1984
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown 0.00 - 55.40	R-37366 - Nov. 7	Abandon Dec. 7, 1984
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney 0.00 - 74.75	R-37516 - Dec. 6	Abandon Jan. 5, 1985
Nova Scotia			
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown 0.00 - 66.84	R-36753 - June 8	Abandon July 8, 1984
Quebec			
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles 1.0 - 32.5 Courcelles - Mégantic 32.5 - 57.7	Review Committee Order 1984-03, Feb. 27	Ordered continued
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham 34.0 - 77.5	R-34995 - Mar. 2, 1983	Abandon Apr. 6, 1983; Stayed Apr. 6, May 25 and Aug. 30, 1983: PC Order 1984-1179 Abandon Apr. 5, 1984
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki 3.0 - 80.7	R-37548 - Dec. 11	Abandon Jan. 1, 1986
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme - Ste-Agathe 13.6 - 44.4 Ste-Agathe - Mont-Laurier 44.4 - 138.2	R-37579 - Dec. 18	Ordered continued

Subdivision	Between/Mileages	Order No./Date	Disposition
Ontario			
CN/Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct. - Durham 0.00 - 25.72	R-35400 - July 25, 1983	Abandon Aug. 29, 1983; Stayed Aug. 29, 1983 and Aug. 29, 1984; Stay rescinded Oct. 1, 1984 Abandon Oct. 1, 1984
CN/Smiths Falls	Richmond - Strathcona 13.00 - 99.30	R-36226 - Mar. 2	M 13.00 - M 35.3 Ordered continued M 35.3 - M 99.3 Abandon June 30, 1984
CN/Kincardine	Town of Kincardine 30.34 - 32.95	R-36558 - Apr. 24	Amendment of Order No. R 35400 July 25, 1983. Abandon
CN/Fergus (Fergus Town Spur)	Mile 0.00 - Mile 1.14	R-36793 - June 20	Abandon Sept. 30, 1984
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton 33.90 - 58.75	R-36794 - June 22	Abandon Sept. 20, 1984
CP Rail/Walkerton	Saugeen - Mile P-30.8 0.0 - 30.8	R-37045 - Aug. 9	Abandon Oct. 8, 1984
CN/Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct. - Madoc 0.00 - 15.8	R-37355 - Nov. 1	Abandon Dec. 6, 1984
CN/Meaford	Collingwood - Meaford 34.60 - 52.19	R-37433 - Nov. 20	Abandon May 20, 1985
British Columbia			
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp 3.8 - 31.2	WDR 1984-00134 - July 5	Order continued
CP Rail/Lake Cowichan	Haywood - Lake Cowichan 0.0 - 18.3	R-37216 - Oct. 9	Abandon Nov. 13, 1984

APPENDIX VII
Railway Transport Committee

Non-Prairie Branch Line Abandonment Applications on Hand, December 31, 1984

Subdivision	Between	Mileage	Status
Newfoundland			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0.00 - 20.65	Review after Aug. 1986
Nova Scotia			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	16.49 - 71.43	Heard Oct. 27, 1982 Decision Pending
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0.00 - 55.64	Under review as per Order No. R-31919, Feb. 24, 1981
Devco/Port Morien	Port Morien Jct. - Port Morien	0.0 - 2.1	Pending
Prince Edward Island			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague	0.00 - 25.61	Statutory five-year review 1989
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Uigg (incl Mount Herbert and Vernon Spurs)	0.00 - 17.77	Statutory five-year review 1989
CN/Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct. - Baltic	0.00 - 5.00	Statutory five-year review 1989
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0.00 - 55.02	Pending
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19.49 - 84.61	Pending
New Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - Mile 2.85	0.00 - 2.85	Statutory five-year review 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0.00 - 27.72	Under review as per Order No. R-35380, July 7, 1983
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Jct.	0.00 - 105.76	Heard Oct. 27, 1983, Decision Pending

Subdivision	Between	Mileage	Status
CN/Nashwaak (Stanley Spur)	Stanley Jct. - Sutherland	0.00 - 2.40	Pending
CN/Caraquet	East Bathurst - Tracadie (incl. Shippegan Spur, 7.27 miles)	4.34 - 72.04	Pending
Quebec			
CN/Témiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42.70 - 77.00	Under review as per Order No. R-35391 Apr. 27, 1983
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44.4 - 138.20	Statutory five-year review 1989
CP Rail/Temiscaming and Ville-Marie	Gendreau - Laverlochère	47.9 - 106.50	Statutory five-year
	Gaboury - Ville-Marie	0.00 - 7.70	review in 1985
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1.00 - 32.50	Statutory five-year review 1989
	Courcelles - Mégantic	32.50 - 57.70	Statutory five-year review 1989
CP Rail/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16.80 - 82.50	Pending
CN/Monk	Pelletier - Ste-Claire	68.23 - 196.30	Heard Nov. 20, 1984, Bench Decision Rendered Order pending
CN/Valleyfield	Barrington - Ayrness	12.00 - 26.10	Pending
CN/St. Raymond	Jackson's - Rivière-à-Pierre	36.50 - 55.57	Pending
CN/Granby	Waterloo- - Granby	0.09 - 13.00	Pending
CN/Des Ormeaux Spur	St-Grégoire - Des Ormeaux	0.30 - 4.64	Pending
Conrail/Montréal Branch	Can. - U.S. Border - Huntington	10.25 - 17.48	Pending
Ontario			
CN/Forest	Lucan - Forest	15.50 - 48.00	Under review as per Order No. R-33718 Apr. 13, 1982
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1.41 - 30.34	Statutory five-year review 1988

Subdivision	Between	Mileage	Status
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2.00 - 11.60	Under review
CN/Uxbridge (Cannington Spur) CP Rail/Carleton Place	Blackwater - Woodville Nepean - Carleton Place	0.00 - 12.55 9.00 - 28.10	Pending Pending
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23.90 - 141.45	Heard Oct. 3-6, 1983, Decision Pending
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36.00 - 61.30	Pending
CN/Smiths Falls	Richmond - Smiths Falls	13.00 - 35.3	Statutory five-year review 1989
CN/Dunnville	Fort Erie -Nickel (Port Colborne) Macie (Port Colborne) - Caledonia	2.00 - 17.60 20.90 - 58.28	Pending
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt (Cambridge)	1.00 - 13.88	Pending
CP Rail/Port McNicholl	Orillia - Uhthoff	0.0 - 7.3	Pending
CP Rail/Nickel	Mile 12.1 - Mile 12.6	12.1 - 12.6	Pending
CP Rail/Kingston	Tichborne - Kingston	65.1 - 101.1 101.85 - 102.09	Pending
British Columbia			
CN/Cowichan (Saanich Spur)	Mile 0.00 - Mile 1.37	0.00 - 1.37	Under Review as per Order No. R-28585, Mar. 30, 1979
CN/Cowichan and Tidewater	Deerholme - Youbou Deerholme - Cowichan Bay	57.90 - 81.90 0.00 - 6.12	Statutory five-year review in 1987
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	3.8 - 31.2	Statutory five-year review in 1989

APPENDIX VIII
Railway Transport Committee

Orders and Decisions, 1984
Section 260(8) (Passenger-Train Services)

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
CN				
Montréal-Gaspé	70/12/29	84/11/29	R-37530	Extended operation of through Montréal-Gaspé experimental service until May 29/85.
Québec-Moncton				
Montréal-Sydney-Halifax	70/12/29	June/79	Final Plan	Montréal-Campbellton reduced to once daily; daily daytime service between Montréal and Mont-Joli and Campbellton and Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	70/12/29	84/05/22	R-36693	Restructured services.
Toronto-Kingston	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Chicoutimi	69/10/27	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Montréal-Senneterre-Cochrane	69/10/27	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced frequency to tri-weekly.
Senneterre-Val-d'Or	69/10/27	81/11/12	R-32961	Reduced frequency.
Ottawa-Brockville-Toronto	71/05/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Toronto-Stratford	71/08/03	82/11/17	R-34646	Ordered service continued.
Winnipeg-Regina-Saskatoon	71/05/03	84/05/84	R-36619	Discontinued Winnipeg-Regina-Saskatoon service. Implemented passenger-train service between Winnipeg and Saskatoon via Melville.
St. John's-Argentia	82/02/18	84/08/15	R-37044	Discontinued service.
St. John's-Carbonear	82/02/18	84/08/15	R-37042	Discontinued service.
Clarenville-Bonavista	82/02/18	84/05/16	R-36639	Discontinued service.
Hearst-Nakina	71/05/03	Hearing Oct., 1983	–	Decision pending.
Wabowden-Gillam-Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Sioux Lookout-Thunder Bay	71/05/03	Hearing Oct., 1983	–	Decision pending.
The Pas-Lynn Lake	71/05/03	81/09/28	WDR-00383	Continued service.
Toronto-London-Sarnia	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Québec	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Brockville-Toronto	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto-Windsor	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Toronto-North Bay-Kapuskasing	69/10/27	82/10/15	R-34487	Continued service.

Service	Date of Application	Latest Order/ Decision	Order No.	Effect of Order and/or Decision
Toronto-Niagara Falls	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg-Thompson-Churchill	69/10/27	81/09/28	WDR-00383	Reduced service.
Edmonton-Jasper-Prince Rupert	69/10/27	82/03/19	R-33580	Continued service.
Montréal-Toronto-Vancouver	70/12/29	81/08/06	PC-1981-2171	Amended western final plan eliminating through service.
Moncton-Saint John	69/10/27	June/79	Final Plan	Extended service to Halifax.
Montréal-Ottawa	71/08/03	82/11/17	R-34646	Continued service.
Winnipeg-Farlane	74/02/13	81/02/09	WDR-00134	Continued service.
Edmonton-Waterways	83/10/05	–	–	Not yet declared uneconomic.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	69/10/31	81/09/04	R-32608	Continued service.
Montréal-Québec	69/10/31	82/11/17	R-34646	Continued service.
Montréal-Toronto-Vancouver	69/10/31	81/08/06	PC-1981-2171	Amended western final plan.
Sudbury-White River	69/10/31	81/08/06	PC-1981-2171	Reduced peak period service to tri-weekly, discontinued off-peak period service.
Calgary-Edmonton	69/10/31	81/03/31	WDR-00199	Ordered one-year provisional service.
Victoria-Courtenay	74/09/11	83/12/20	R-36006	Continued service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	76/10/01	82/12/13	R-34714	Continued service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept-Îles-Schefferville, Ross Bay Jct.-Wabush-Labrador City	82/03/15	83/03/18	R-34983	Reduced frequency between Ross Bay Jct. and Schefferville. Service not yet declared uneconomic.
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	–	80/08/14	R-31300	Declared a passenger-train service, no application to discontinue service.

APPENDIX IX
Railway Transport Committee

Rail Accidents
Preliminary Statistics , 1984

	Accidents	Killed	Injured
Derailments*			
Derailments of Through Trains	230	1	24
Derailments of Trains in Yards and Sidings	49	0	2
Total Train Derailments	**279**	**1**	**26**
Derailments of Track Motor Cars, Maintenance of Way Equipment	14	0	15
Total Derailments Reportable	**293**	**1**	**41**
Collisions*			
Collisions Between Through Trains/Other Trains	12	0	39
Collisions Between Trains in Yard and Sidings	84	0	29
Total Collisions Involving Trains Only	**96**	**0**	**68**
Collisions Between Trains/Track Motor Cars/ Maintenance of Way Equipment	27	0	36
Total Collisions Reportable	**123**	**0**	**104**
Crossing Accidents*			
Public Protected	277	29	133
Public Unprotected	276	31	118
Private	26	7	27
Farm	5	1	7
Total Crossing Accidents Reportable	**584**	**68**	**285**
(Of the above crossing accidents eight resulted in a derailment)			
Trespassers	102	44	60
Accidents/Incidents Involving Dangerous Goods			
Derailments of Through Trains	56	–	–
Derailments in Yards and Sidings	44	–	–
Collisions Involving Through Trains	5	–	–
Collisions in Yards and Sidings	61	–	–
Crossing Accidents	10	–	–
Miscellaneous Incidents (leakages, etc.)**	424	–	–

1984/83 Increase in Rail Traffic (Metric Tonnes) = 16.1%

* Derailment, collision and crossing accident totals include dangerous goods cases.

** Miscellaneous incidents are dangerous goods cases that arise in transportation other than in train accidents. Of the 424 miscellaneous dangerous goods incidents, there were two injuries resulting from exposure to the goods. None of the accidents with dangerous goods involvement entailed such casualties.

Note: The above data are known to be incomplete and are to be treated as preliminary only, subject to almost certain revision in accordance with receipt of late advices and cancellations.

APPENDIX X
Railway Transport Committee

Payments, 1984
Western Grain Transportation Act

	Canadian National Railway Company ($)	Canadian Pacific Limited ($)	Total ($)
January	9 892 290.30	7 926 707.65	17 818 997.95
February	19 446 757.52	12 340 217.19	31 786 974.61
March	34 032 159.45	17 708 825.22	51 740 984.67
April	29 081 282.74	20 806 654.02	49 887 936.76
May	45 852 693.11	30 910 988.24	76 763 681.35
June	39 306 857.03	31 725 464.24	71 032 321.27
July[1]	37 444 879.13	40 385 182.70	77 830 061.83
August	27 580 834.76	27 084 298.16	54 665 132.92
September	22 832 062.27	24 577 266.29	47 409 328.56
October	30 498 991.76	26 875 206.69	57 374 198.45
November	26 658 173.22	26 807 995.01	53 466 168.23
December[2]	Nil	Nil	Nil
Total	**322 626 981.29**	**267 148 805.41**	**589 775 786.60**

(1) Includes final installment payments in respect of January to July, 1984 inclusive.
(2) To be paid with January, February and March, 1985 payments in accordance with Railway Companies' Payment Regulations.

APPENDIX XI
Railway Transport Committee

Summary of Total Claims and Payments, 1983

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	33 308 474	23 013 424
Section 258 (Protected Branch Lines)	330 277 470	291 013 720
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	7 136 384	4 272 000
Section 272 (Eastern Rates)	30 613 384	30 613 384
Total	**401 337 712**	**348 912 528(2)**

(1) Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed to correspond with payments shown at 80 per cent of certified actual loss.

(2) Includes 1983 Advance Payments of $311 765 628 plus payments during 1984 of $37 146 900.

APPENDIX XII
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Canadian National Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	22 702 161	14 668 816
Section 258 (Protected Branch Lines)	161 577 322	147 597 125
Section 261 (Passenger-Train Services)(1)	2 344 493	2 040 000
Section 272 (Eastern Rates)	21 097 358	21 097 358
Total	**207 721 334**	**185 403 299(2)**

(1) Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.

(2) Includes 1983 Advance Payments of $165 425 326 plus payments during 1984 of $19 977 973.

APPENDIX XIII
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Canadian Pacific Limited

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 256 (Unprotected Branch Lines)	10 606 313	8 344 608
Section 258 (Protected Branch Lines)	168 700 148	143 416 595
Section 272 (Eastern Rates)	9 516 026	9 516 026
Total	**188 822 487**	**161 277 229**[1]

[1] Includes 1983 Advance Payments of $144 294 302 plus payments during 1984 of $16 982 927.

APPENDIX XIV
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Algoma Central Railway

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 261 (Passenger-train Services)[1]	2 529 269	2 232 000[2]

[1] Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.
[2] Includes 1983 Advance Payments of $2 046 000 plus payments during 1984 of $186 000.

APPENDIX XV
Railway Transport Committee

Summary of Claims and Payments, 1983
Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Amount of Actual Loss Claimed ($)	Payments to Dec. 31, 1984 ($)
Section 261 (Passenger-Train Services)[1]	2 264 622	Nil

[1] Amount of claim shown is 80 per cent of actual loss claimed.

APPENDIX XVI
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 256 (Unprotected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Newfoundland			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	567 693	
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	837 350	
Prince Edward Island			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (incl. Georgetown Spur)	381 303	
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (incl. Mount Herbert and Vernon Spurs)	384 955	
5. Souris (Elmira Spur)	Harmony Jct.-Elmira	46 469	
Nova Scotia			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	17 496(2)	
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	223 761(2)	
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	515 870	
9. Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	185 084(3)	
10. Oxford(4)	Pugwash Jct.-Scott Spur (incl. Wallace and Pictou Spurs)	346 552	
New Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Synton	19 503	
12. Caraquet(4)	Gloucester Jct.-Tracadia (incl. Shippegan Spur)	83 139(3)	
13. Centreville	Valley-Centreville	310 305	
14. Loggieville	Chatham-Loggieville	8 438(3)	
15. Miramichi	Derby Jct.-McGivney	81 093(3)	
16. Oromocto	Westfield Beach-Camp Gagetown	47 423(3)	
17. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	35 940	
18. St. Quentin(4)	Tide Head-I.N.R. Jct.	546 433(3)	
Quebec			
19. Monk(4)	Pelletier-Ste-Claire	209 249(3)	
20. Témiscouata	Rivière-du-Loup-Cabano	103 939(2)	
21. Témiscouata(5)	Cabano-Edmundston East	161 784	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
Ontario			
22. Beeton	Cheltenham-Beeton	142 695	
23. Campbellford (Madoc Spur)	Madoc Jct.-Madoc	32 232[3]	
24. Dunnville[4]	Fort Erie-Nickel	882[3]	
25. Dunnville[4]	Macey-Caledonia	1 862[3]	
26. Fergus[4]	Lynden Jct.-Cambridge	699[3]	
27. Fergus (Fergus Town Spur)	M. 0.00-M. 1.14	13 485	
28. Fergus	Fergus-Palmerston	72 176[2]	
29. Forest	Lucan-Forest	144 431	
30. Kincardine	Listowel-Wingham	137 351	
31. Kincardine	Wingham-Kincardine	109 550[2]	
32. Marmora[4]	Glen Miller-Marmora	68 792[3]	
33. Meaford (Penetang Spur)	North Colwell-Hendrie	27 975	
34. Meaford	Collingwood-Meaford	81 134[3]	
35. Owen Sound (Durham Spur)	Whites Jct.-Durham	116 134	
36. Pagwa[4]	Calstock-Nakina	631 127[3]	
37. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	277 634[2]	
38. Smiths Falls	Richmond-Strathcona	263 098[3]	
39. Southampton (Southampton Spur)	Port Elgin South-Southampto.	25 969[2]	
40. Uxbridge[4] (Cannington Spur)	Blackwater-Woodville	50 056[3]	
Manitoba			
41. Flin Flon	M. 87.36-M. 87.63	17 603[2][3]	
42. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	395 736	
43. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	502 694	
44. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	648 412	
45. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	98 183	
46. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	345 499	
47. Winnipegosis	Sifton Jct.-Fork River	294 307	
48. Winnipegosis	Fork River-Winnipegosis	48 905[2]	
Saskatchewan			
49. Acadia Valley[6]	Eyre Jct.-Acadia Valley	1 069 521	
50. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	283 886	
51. Avonlea	Parry-Avonlea	763 753	
52. Bodo	Cactus Lake-Bodo	328 245	
53. Carlton	Dalmeny-Laird	636 712	
54. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	300 469	
55. Chelan	Reserve-Weekes	115 749	
56. Corning	Peebles-Corning	382 811	
57. Cudworth	St. Louis-M. 103.25	200 960[2]	
58. Dodsland	Biggar-Dodsland	846 950	
59. Erwood[7]	Baden-Hudson Bay	303 442	
60. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	352 622	
61. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	20 869	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
62. Porter	Oban Jct.-Cando	383 966	
63. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1 615 077	
64. Rhein	Ross Jct.-Hamton	141 793	
Alberta			
65. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	777 522(2)	
66. Rosedale - Bullpound Joint Section (CN/CP Rail)	Rosedale-East Coulee	59 166	
67. Sheerness	Sheerness-Cessford	20 545(2)	
68. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	689 681	
69. Stettler	Donalda-Dinosaur	3 132 987	
British Columbia			
70. Cowichan (Saanich Spur)	M. 0.00-M. 1.37	61 730	
71. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	551 305	
	Sub-Total (CN)	**$22 702 161**	**$14 668 816(8)**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
New Brunswick			
72. Shore Line	Lepreau-St. George	40 495(2)	
Quebec			
73. Maniwaki	Laman-Maniwaki	618 926	
74. Q.C.R. Tring(9)	Tring Jct.-Courcelles	259 088	
75. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	1 041 844	
76. St-Gabriel	St-Félix-St-Gabriel	1 017(2)	
77. Temiscaming - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville Marie	1 019 613	
78. Waltham	Wyman-Waltham	378 932	
Ontario			
79. Carleton Place(4)	Nepean-Carleton Place	281 976	
80. M&O(4)(10)	Rigaud-M&O Jct.	182 991(3)	
81. Walkerton	Saugeen-Hanover	209 541	
82. Walkerton	Hanover-Walkerton	27 721(2)	
Manitoba			
83. Lyleton	Waskada-Dalny	106 298(2)	
Saskatchewan			
84. Colonsay	Amazon-Colonsay	293 034	
85. Colony	Rockglen-Killdeer	356 350	
86. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	552 875	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
87. Kelfield	Brass-Kelfield	518 461(2)	
88. Matador	Gunnworth-Wartime	18 672	
89. McMorran	Milden-Gunnworth	265 230	
90. Melfort	Lac Vert-Melfort	56 902(2)	
91. Pennant	Hazlet-Verlo	244 988	
92. Shamrock	Archive-Hak	2 695 963	
Alberta			
93. Furness(11)	Epping-Paradise Valley	697 141	
94. Langdon (joint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	108 897	
British Columbia			
95. Kaslo	Rosebery-Nakusp	589 707	
96. Lake Cowichan	Hayward-Lake Cowichan	37 376(3)	
97. Osoyoos	M. 10.7-M. 11.0	2 275(2)	
	Sub-Total (CP Rail)	**$10 606 313**	**$8 344 608(8)**
	Total (CN & CP Rail) Section 256	**$33 308 474**	**$23 013 424**

(1) As filed by CN June 27, 1984 and by CP March 23, 1984.
(2) Abandonment authorized during 1983, therefore only claimed for portion of year.
(3) New application, therefore line only claimed for portion of year.
(4) Payments may be recommended only in respect of lines determined to be "uneconomic". No determination has been made for this line.
(5) Minor portion of this line in New Brunswick.
(6) Minor portion of this line in Alberta.
(7) Minor portion of this line in Manitoba.
(8) Payments in respect of advance claims for 1983; $13 760 000 of the payment to CN and $5 620 000 of the payment to CP Rail relates to prairie branch lines and have been incorporated into payments under Transport Canada's Western Transportation Initiatives Program. No further payments to be made on claims for prairie lines.
(9) Subsidization suspended pending clarification of legal status of abandonment application.
(10) Minor portion of this line in Quebec.
(11) Minor portion of this line in Saskatchewan.

APPENDIX XVII
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 258 (Protected Branch Lines)

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY			
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	1 047 443	
2. Carman	Carman-Graysville	631 239	
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 582 702	
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 786 590	
5. Hartney	Belmont-Elgin	1 392 351	
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3 319 619	
7. Miami	Morris-Somerset	1 768 919	
8. Miami	Somerset-Belmont	1 776 795	
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 569 097	
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	234 837	
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1 376 664	
12. Arborfield	Crane-Arborfield	433 128	
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	38 563	
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 716 483	
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	815 178	
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2 447 966	
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 940 702	
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 555 042	
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	4 170 249	
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1 265 685	
21. Bolney	Spruce Lake Jct.- Paradise Hill	686 074	
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 454 834	
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	706 870	
24. Central Butte	Central Butte-Riverhurst	759 670	
25. Chelan	Weekes-Crooked River	1 928 082	
26. Conquest	Conrose Jct.-Beechy	2 799 248	
27. Cromer	Maryfield-Kipling	1 807 004	
28. Cudworth	Meacham-Totzke	398 736	
29. Cudworth	Totzke-Domremy	3 295 927	
30. Cudworth	Domremy-St. Louis	477 286	
31. Cudworth	M. 103.25-Cudworth Jct.	35 383	
32. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	2 017 409	
33. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5 943 415	
34. Glenavon	Kipling-McCallum	2 173 305	
35. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 533 475	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
36. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	916 352	
37. Lampman	Maryfield-Estevan	1 799 100	
38. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	3 514 988	
39. Mantario	Glidden-Alsask	2 423 928	
40. Northgate	Northgate-Lampman	1 265 362	
41. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	904 621	
42. Preeceville[2]	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	4 022 659	
43. Preeceville	Lilian-Preeceville	375 593	
44. Rhein	Hamton-Wroxton	1 056 657	
45. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2 920 911	
46. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	7 206 974	
47. St. Brieux	St. Brieux Jct.-Humboldt Jct.	2 599 094	
48. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	10 085 405	
49. Tonkin	MacNutt-Wroxton	959 558	
50. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4 927 195	
51. Weyburn	Talmage-Weyburn	554 411	
52. Weyburn	Weyburn-Radville	1 098 681	
53. White Bear	Eston-Lacadena	972 095	
Alberta			
54. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	2 039 771	
55. Alliance	Forestburg-Alliance	1 379 835	
56. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2 864 061	
57. Barrhead	Busby-Barrhead	1 365 219	
58. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1 907 622	
59. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	4 420 491	
60. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2 540 131	
61. Demay	Camrose Jct.-Ryley	291 948	
62. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	5 973 853	
63. Grande Prairie[3]	Rycroft-Dawson Creek	6 693 163	
64. Lac La Biche - Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	2 967 253	
65. Oyen[4]	Kindersley-Hanna	7 739 863	
66. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4 885 699	
67. Smoky	Winagami-Spirit River	8 018 859	
	Sub-Total (CN)	**$161 577 322**	**$147 597 125[5]**
CANADIAN PACIFIC LIMITED			
Manitoba			
68. Arborg	Rugby-Arborg	2 407 254	
69. Glenboro	Murray Park-Souris (incl. Carman Spur)	3 776 951	
70. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	4 386 329	
71. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	872 320	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed[1] ($)	Payments to Dec. 31, 1984
72. Lyleton	Deloraine-Waskada	605 315	
73. Napinka	La Rivière-Napinka	5 552 484	
74. Russell	Binscarth-Inglis	603 586	
75. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	317 922	
Saskatchewan			
76. Altawan[6]	Shaunavon-Manyberries	3 996 684	
77. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2 966 551	
78. Arcola[2]	Schwitzer-Arcola	2 605 210	
79. Bromhead	Estevan-Minton (incl. Tribune Spur)	2 287 329	
80. Bulyea	Neudorf-Bulyea	5 318 804	
81. Burstall[6]	Leader-Fox Valley (incl. McNeill, Schuler and Ingebright Lake Spurs)	2 719 490	
82. Colonsay	Dilke-Amazon	3 835 532	
83. Dunelm	Player-Simmie	857 697	
84. Empress[5]	Java-Empress (incl. Grant Spur)	6 133 043	
85. Expanse	Curle-Assiniboia	1 454 371	
86. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2 439 328	
87. Hatton	Hatton-Golden Prairie	732 594	
88. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	5 805 701	
89. Kisbey	Arcola-Weyburn	1 559 207	
90. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7 628 817	
91. Macklin	Kerrobert-Macklin	3 723 836	
92. Matador	Wartime-Kyle	2 096 593	
93. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3 825 695	
94. Melfort	Lanigan-Lac Vert	3 215 740	
95. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2 457 332	
96. Notukeu	Notukeu-Val Marie	4 908 373	
97. Outlook	Moose Jaw-Outlook	5 058 232	
98. Pennant	Wickett-Hazlet	889 492	
99. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 589 829	
100. Reford	Kerrobert-Wilkie	1 176 989	
101. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	9 191 690	
102. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 729 069	
103. Tyvan	Stoughton-Crecy	4 353 739	
104. Vanguard	Swift Current-Meyronne	3 021 986	
105. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 778 229	
106. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2 724 526	
Alberta			
107. Bassano	Empress-Bassano	2 587 647	
108. Cardston	Stirling-Cardston	2 522 386	
109. Coronation[4]	Kerrobert-Coronation	4 218 674	
110. Irricana	Bassano-Standard	2 090 175	

Subdivision	Between	Amount of Actual Loss Claimed(1) ($)	Payments to Dec. 31, 1984
111. Lacombe	Coronation-Nevis	4 673 105	
112. Landon - Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	3 044 223	
113. Lomond	Eltham-Hays	7 235 785	
114. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (incl. Claresholm Airport Spur)	3 222 706	
115. Stirling	Manyberries-Stirling	5 033 141	
116. Strathmore	Langdon-Shepard	161 877	
117. Turin	Coalhurst-Turin	1 694 080	
118. Willingdon	Lloydminster-Elk Island (incl. Chemical Spur)	7 612 480	
	Sub-Total (CP Rail)	**$168 700 148**	**$143 416 595(5)**
	Total (CN & CP Rail) Section 258	**$330 277 470**	**$291 013 720**

(1) As filed by CN June 27, 1984 and by CP Rail March 23, 1984.
(2) Minor portion of this line in Manitoba.
(3) Minor portion of this line in British Columbia.
(4) Minor portion of this line in Saskatchewan.
(5) Payment in respect of advance claims for 1983. Incorporated into payments under Transport Canada's Western Transportation Initiatives Program. No further payments to be made on 1983 claims.
(6) Minor portion of this line in Alberta.

APPENDIX XVIII
Railway Transport Committee

Claims and Payments, 1983
Section 261 (Passenger-Train Services)

Company	Passenger-train Service	80 per cent of Actual Loss Claimed(1) ($)	80 per cent of Actual Loss Certified/ Payments to Dec. 31, 1984 ($)
1. Canadian National Railway Company	Clarenville-Bonavista	48 036	Nil(3)
	St. John's-Argentia-Carbonear	244 632	Nil(3)
	Toronto-North Bay ("Northlander")	2 051 825	2 040 000(2)
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 529 269	2 232 000(2)
3. Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2 264 622	Nil(3)
	Total	**7 138 384**	**4 272 000**

(1) 80 per cent of Claims for Actual Loss as filed by CN June 22, 1984, by Algoma Central June 21, 1984 and by QNS&L June 27, 1984.

(2) Payment amount shown is in respect of the Advance Claim for 1983 filed in accordance with Transport Vote 85a, *Appropriation Act No. 4, 1975*.

(3) Payment may be recommended only in respect of services determined to be "uneconomic". No determination has been made.

APPENDIX XIX
Air Transport Committee

Domestic Services

	1983	1984
Number of Licensees and Licence Documents		
Licensed Carriers	2 139	2 230
Fixed Wing	1 977	2 059
Rotating Wing	162	171
Domestic Carriers	1 148	1 219
Foreign Carriers	991	1 011
Licensing Documents	3 228	3 376
New Licence Documents Issued	223	262
Replaced Licensing Documents	394	447
Licence Applications		
Received during the year	935	1 032
Carried over from previous year	363	192
Outstanding year-end	192	220
Processed during the year	1 106	1 004
Exemptions and Special Authorities		
Private Aircraft Exemptions	74	28
Flying Farmers	92	82
FT Satellite Authorities	55	46
Decisions and Orders		
Decisions	698	770
Orders	564	873
Public Notices		
Applications	491	627
Hearings	7	11

APPENDIX XX
Air Transport Committee

Selected Charter Flight Records

Charter Types	1983 Flights	1983 Seats	1984 Flights	1984 Seats
Inclusive Tour*				
Canadian-Originating	2 302	302 242	1 679	232 357
Foreign-Originating	44	7 571	44	7 626
Entity and Common Purpose				
Canadian-Originating	739	55 737	773	51 157
Foreign-Originating	648	21 995	692	27 277
Domestic	181	1 777	18	1 940
ABC/Affinity*				
Canadian-Originating (ABC)	1 901	540 802	2 735	536 252
Foreign-Originating				
(ABC)	1 542	–	1 454	171 687
(AFF)	61	–	71	5 637
ABC's (Domestic)	2 062	377 627	2 293	400 195
ABC/ITC's (New charter type introduced in 1980)*	9 786	1 854 859	10 377	1 912 703
ABC/ITC's (Domestic)	590	216 482	–	–

* Data exclude changes.

APPENDIX XXI
Air Transport Committee

International Services
Licence and Flight Applications

	1983	1984
Licence Applications		
Canadian applicants	11	37
Foreign applicants	195	162
Flight Requests by non-licensees (U.S. small aircraft operators)	77	55

APPENDIX XXII
Air Transport Committee

Tariff and Service Filing Activity

		1983(1)	1984(1)
Charter Tariffs		11 197	10 256
Scheduled Services			
Service Schedules and Service Patterns		6 935	7 026
Passenger Tariffs	Domestic-Can.-USA	41 000	24 546
	Transocean	58 971	77 719
Cargo Tariffs	Domestic-Can.-USA	12 743	8 588
	Transocean	20 727	12 003

(1) October 1 - September 30

APPENDIX XXIII
Water Transport Committee

Applications, 1984

Applications	Number Received	Granted	Other
Proposed tariffs of pilotage charges (section 23 of the *Pilotage Act*)			
Atlantic Pilotage Authority	1	–	–
Great Lakes Pilotage Authority	1	–	–
Laurentian Pilotage Authority	1	–	–
Pacific Pilotage Authority	1	–	–
Tariff approval (*Transport Act*)	6	–	–
Water Transport Licences (*Transport Act*)	none	–	–
Acquisitions in 1984			
Proposals (section 27 *National Transportation Act*)	2	–	–
Inquiries	1	–	–
Orders and Decisions			
Decisions issued 1984	19	–	–
Orders issued 1984	34	–	–

APPENDIX XXIV
Water Transport Committee

Coasting Trade Exemption Waiver Applications
Jan. 1 – Dec. 31
Summary

Type	Number
Coasting	95
Commercial Marine Activities	45
Total	**140**
Decision	
Recommended	108
Denied	14
Withdrawn	15
Cancelled	1
Ongoing	2

APPENDIX XXV
Water Transport Committee

Licences Issued, 1984

Region	Licensee	Number of Licensed Ships
Great Lakes	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
Mackenzie River	Arctic Transportation Ltd.	27
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Norsask Marine Ltd.	2
	Northern Transportation Company Limited	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**240**
Canadian Western Arctic	Arctic Transportation Ltd.	32
	Northern Transportation Company Limited	68
	Total	**100**

APPENDIX XXVI
Motor Vehicle Transport Committee

Atlantic Region Freight Assistance Program
Payments Certified, 1984

	Amount Certified(1) 1983			Amount Certified(1) 1984		
	Rail	**Truck**	**Water**	**Rail**	**Truck**	**Water**
Maritime Freight Rates Act						
Westbound	11.6	–	–	14.1(2)	–	–
Intra	–	–	–	–	–	–
Atlantic Region Freight Assistance Act						
Section 3 (Westbound)	–	13.4	–	–	13.6	–
Section 6 (Intra)	–	–	–	–	–	–
Section 6 (Selective Westbound)	4.0	4.2	–	4.5(2)	4.8	–
Section 6 (Selective Intra)	6.3	21.5	0.4	5.8	24.7	0.5
Section 6 (Provisional Intra)	–	–	–	–	–	–
Total for Program	**21.9**	**39.1**	**0.4**	**24.4**	**43.1**	**0.5**
Total of Claims Filed	**267**	**11 044**	**22**	**321(2)**	**11 893**	**33**
Number of Claims Processed	**265**	**10 562**	**19**	**320(2)**	**11 526**	**32**

(1) Millions of Dollars
(2) Estimate

APPENDIX XXVII
Research Branch

Public Research Reports

1984

Report No.	Title
1984-01E/F	Shipping Conference Freight Indices for Canadian Export Trade Quarterly Time Series: 1978-1981
1984-02E	Small Shipment Transportation
1984-03E/F	The Supply of Liner Shipping to Canada
1984-04E	A Productivity Study of Canadian Air Carriers
1984-05E	Canadian Overseas Exports of General Cargo and Port Activity in Eastern Canada
1984-06E	Aspects of the Commercial Trucking of Grain, Prairie Region: Fall 1982

Other Research Publications

Research Seminar Series, Spring 1983

Research Seminar Series, Fall 1983

Commission canadienne des transports
Canadian Transport Commission

Le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1984

Canada

Le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports 1984 a été réalisé par la Direction des communications, Division des publications, en collaboration avec le personnel des Services de traitement des mots

Équipement: Ordinateur Xerox 8000

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1985
N° de catalogue TT1-1984
ISBN 0-662-53527-8

Imprimé au Canada

Commission canadienne des transports
Président

Canadian Transport Commission
President

L'honorable Don Mazankowski, C. P.
Ministre des Transports,
Ottawa (Ontario)

Monsieur le Ministre,

Conformément à l'article 28 de la Loi nationale sur les transports, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le dix-huitième rapport annuel de la Commission canadienne des transports pour l'année terminée le 31 décembre 1984.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le président de la
Commission canadienne des transports,

Jean Marchand, C. P.

Canada

MEMBRES DE LA COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS EN 1984

Président: L'honorable Jean Marchand, C. P.

Vice-président (Droit): J.D. Thompson, c. r.[1] / J.T. Gray, c. r.[2]

Vice-président (Recherche): Yves Dubé

Commissaires:

M.D. Armstrong
J.-L. Bourret
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
D.H. Jones, c. r.
Mike Landers[3]
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[1]
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.[4]
Anne-Marie Trahan, c. r.
J.F. Walter
B.R. Wolfe

Secrétaire de la Commission: D.W. Foley

Comités	Présidents
Transports aériens	Paul Langlois[5] M.D. Armstrong[6]
Transports par pipeline de denrées	D.H. Jones, c. r.
Politique en matière de transport international	J.M. McDonough
Transports par véhicule à moteur	J. Gérald Drainville
Transports par chemin de fer	J.A.D. Magee
Révision	J.D. Thompson, c. r.[1] J.T. Gray, c. r.[2]
Transports par eau	Anne-Marie Trahan, c. r.[7] Paul Langlois[5]

[1] Nomination le 29 juin 1984.
[2] Fin de mandat le 31 mai 1984.
[3] Nomination le 9 juillet 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.
[5] Nomination à la présidence du CTA le 10 décembre 1984.
[6] Quitte la présidence le 10 décembre 1984.
[7] Nomination à la présidence du CTE le 10 décembre 1984.

Emplacement	Adresse postale
Les Terrasses de la Chaudière 15, rue Eddy Hull (Québec)	Ottawa K1A 0N9 Tél.: (819) 997-6567 Télex: 053-4254

TABLE DES MATIÈRES

Commission canadienne des transports 1

Division de l'Ouest 15

Comité des transports par chemin de fer 21

Comité des transports aériens 31

Comité des transports par eau 41

Comité des transports par véhicule à moteur 47

Comité de la politique en matière de transport international 51

Comité des transports par pipeline de denrées 53

Comité de révision 57

Direction de la recherche 59

Direction de l'exploitation et des tarifs 63

Causes devant la Cour fédérale et la Cour suprême du Canada 69

Appendices 81

COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS

«[...] un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada [...]»

Article 3 de la *Loi nationale sur les transports*

Introduction

CRÉÉE LE 19 septembre 1967, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports (CCT) réglemente le transport au Canada qui est de compétence fédérale.

L'administration centrale se trouve dans la région de la Capitale nationale et la Division de l'Ouest a été établie à Saskatoon (Saskatchewan) en 1979.

La CCT exécute toutes les fonctions que lui confèrent la *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi sur les transports*, la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la *Loi sur la marine marchande du Canada* et d'autres lois. Elle est une cour administrative et ses décisions, normalement prises par ses comités modaux, ont force exécutoire, mais peuvent toutefois être examinées par son propre Comité de révision, ou portées en appel devant la Cour fédérale du Canada s'il s'agit de droit ou de compétence, ou devant le ministre des Transports s'il s'agit d'une décision finale de la Commission concernant une demande a) de permis en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* pour exploiter un service aérien commercial, b) de permis en vertu de la *Loi nationale sur les transports* pour exploiter une entreprise de transport par véhicule à moteur, c) de permis en vertu de la *Loi sur les transports* s'il s'agit de transport par eau, ou d) d'un certificat de commodité et de nécessité publiques en vertu de la *Loi nationale sur les transports* à l'égard d'un pipeline de denrées et, dans tous les cas, devant le gouverneur en conseil.

La CCT est formée d'au plus 17 commissaires dont un président et deux vice-présidents. Le premier vice-président supervise le travail des comités de la Commission et s'occupe des questions de droit tandis que le second s'occupe des programmes de recherche.

Les pouvoirs et devoirs de la Commission sont répartis entre sept comités et deux directions. Cinq de ces comités réglementent le transport par chemin de fer, par air, par eau, par véhicule à moteur et par pipeline de denrées. Les deux autres comités se chargent respectivement, l'un des révisions et des appels et l'autre des questions de politique en matière de transport international. Enfin, l'une des deux directions se spécialise en recherche et l'autre s'occupe de recherche ainsi que des questions d'exploitation et de tarifs.

Au cours de 1984, les comités de la CCT ont rendu 924 décisions et délivré 2 815 ordonnances; ils ont tenu 42 audiences en un nombre record de 249 séances.

Points saillants de 1984

Transport aérien

Le Comité des transports aériens (CTA) a tenu deux audiences importantes dont l'incidence se fait déjà sentir dans le domaine du transport aérien au Canada.

L'audience tenue au début de l'année sur la tarification aérienne canadienne et les vols d'affrètement intérieurs a clairement démontré que des changements s'imposent et a contribué de façon notable à l'élaboration de la nouvelle politique aérienne du Canada. Des nombreuses recommandations que contenait le rapport provisoire du CTA, à la lumière des preuves recueillies au cours de cette audience, la principale visait l'établissement de zones tarifaires permettant d'élargir le marché des tarifs réduits. Le système à trois zones tarifaires proposé a aussitôt été adopté, pour être remplacé en septembre par un système à deux zones ayant pour effet d'assouplir davantage la réglementation des transporteurs à horaire fixe et des transporteurs par affrètements. L'audience sur les tarifs aériens a entraîné d'autres modifications, notamment des modifications aux dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens régissant les vols d'affrètement avec réservation anticipée (VARA) intérieurs et internationaux.

La seconde audience d'importance qu'a tenue le CTA portait sur la qualité des services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées. Des audiences ont eu lieu en juin et juillet dans 19 collectivités du Canada disséminées entre le Labrador et le Yukon. Le rapport sommaire publié au mois de novembre mettait l'accent sur l'importance du transport aérien dans les régions éloignées où les gens ne peuvent avoir recours à aucun autre type de transport. L'adoption des recommandations du rapport pourrait permettre d'augmenter la concurrence et de réduire les frais des voyageurs et des expéditeurs dans ces régions.

Transport par chemin de fer

L'audience publique tenue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) à l'été et à l'automne derniers est une des plus longues dans

les annales de la CCT. Elle portait sur des projets de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et de Canadien Pacifique Limitée (CP Ltée), en association, de la Trans-Ontario Railway Company et de la Erie Express Railway Corporation visant l'acquisition d'intérêts dans la Canada Southern Railway Company, la Detroit River Tunnel Company et la Niagara River Bridge Company appartenant à Conrail de Philadelphie.

Dans la décision qu'il a rendue le 14 décembre, le Panel n'a rejeté aucun des trois projets, car, à ses yeux, ils ne restreignaient pas indûment la concurrence et ne nuisaient en rien à l'intérêt du public. Dans cette décision, le Panel a également agréé la requête de CP Ltée et a recommandé au gouverneur en conseil d'approuver l'entente dont CN et CP Ltée avaient convenu avec Conrail en avril 1983. Erie Express et Trans-Ontario ont interjeté appel de la décision du CTCF auprès du Cabinet.

Une autre audience s'est tenue en septembre et en octobre, dans le cadre d'une enquête de la CCT sur l'incidence de la déréglementation du transport ferroviaire aux États-Unis sur le Canada. L'étude a débuté en 1983 à la demande du ministre des Transports après que deux importantes sociétés ferroviaires canadiennes aient déclaré des pertes de recettes de 100 millions de dollars au profit de concurrents américains depuis l'adoption par les États-Unis de la loi *Staggers Rail Act* de 1980. Un rapport du personnel de la Commission a paru en mai et, en raison de l'importance de la question à l'échelle nationale, on a jugé qu'il y avait lieu de tenir des audiences publiques. Le rapport final de l'enquête de la CCT, publié à la fin de l'année, concluait que les systèmes de réglementation du transport ferroviaire des deux pays ne sont plus compatibles et proposait un certain nombre de changements d'ordre législatif pour harmoniser à nouveau la tarification du transport ferroviaire transfrontalier.

Le CTCF s'est occupé de deux autres questions d'intérêt général, soit les requêtes déposées par CN et CP Rail en autorisation d'exploiter des trains de marchandises sans fourgon de queue et la ponctualité des trains de voyageurs de VIA Rail pendant la période des Fêtes.

Aux fins de la première enquête, le CTCF a d'abord tenu une conférence préalable à l'audience sur la question, suite à laquelle un groupe de travail formé de représentants des chemins de fer, des syndicats et de la CCT s'est réuni dans le but d'élaborer un plan de mise à l'essai des trains sans fourgon de queue. Le plan a été distribué aux parties intéressées au mois d'octobre et des audiences publiques ont débuté en décembre pour qu'elles puissent émettre leurs opinions. Les audiences se poursuivront en 1985.

En ce qui a trait à VIA Rail, un groupe de travail composé de trois cadres supérieurs de la CCT a rédigé un rapport dans lequel ils imputent les problèmes de ponctualité de VIA Rail à un matériel désuet et peu fiable et à des ententes d'exploitation insatisfaisantes conclues avec les deux principales compagnies ferroviaires. Le groupe de travail recommandait que VIA remplace son parc de locomotives et de voitures par du matériel nouveau adapté à l'Amérique du Nord et qu'elle négocie de meilleures ententes avec CN et CP Rail pour l'utilisation des voies ferrées et l'entretien des locomotives.

Sécurité

Au mois de février, le CTCF a publié sa décision faisant suite à une audience publique et à une enquête portant sur l'accident qui s'était produit en décembre 1982 à la gare de triage de CP Rail à Winnipeg, et au cours duquel six locomotives sans surveillance ont percuté cinq voitures citernes vides, provoquant une explosion et un incendie. L'accident a été imputé à une erreur humaine. La CCT a immédiatement émis une série d'ordonnances visant à améliorer les normes de sécurité et à assurer une meilleure formation et une supervision plus efficace des employés de chemin de fer.

De mars à août, la CCT a mené une autre enquête qui portait cette fois sur les causes et les circonstances de la défaillance d' un wagon-citerne à la gare de triage McMillan de CN au nord-ouest de Toronto. L'incident est survenu quand l'extrémité d'un wagon-citerne, qui avait déjà contenu du gaz butane, a explosé. Vingt-six wagons-citernes ont dû être mis hors de service parce qu'on craignait y déceler des fissures semblables à celles que présentait le wagon accidenté. Le rapport du commissaire chargé de l'enquête a été soumis au CTCF et devrait être rendu public au début de la nouvelle année.

Bien que les chiffres publiés au mois de février démontrent que le nombre d'accidents aux passages à niveau a diminué en 1983, en comparaison avec l'année précédente, le CTCF a intensifié son programme d'amélioration de la sécurité aux passages à niveau. Les diverses recommandations qu'il entend faire visent, notamment, à rendre plus visibles les panneaux de signalisation aux passages à niveau et à élargir les programmes de sensibilisation des conducteurs entrepris dans le cadre de la campagne Gareautrain dans le but de réduire le nombre des accidents qui surviennent aux passages à niveau et qui sont

provoqués par des actions irresponsables des conducteurs. La campagne Gareautrain est un programme d'information publique mis sur pied à l'échelle nationale en 1981 afin de sensibiliser le public aux dangers que peuvent comporter les passages à niveau. Cette campagne est parrainée conjointement par l'Association des chemins de fer du Canada et par Transports Canada, avec la collaboration du Conseil canadien de la sécurité et de la Commission canadienne des transports.

Transport par eau

Au mois de février, le Comité des transports par eau (CTE) s'est prononcé en faveur de l'acquisition de Task Terminal Limited de Montréal par CN en 1982. Cette décision faisait suite à une audience publique tenue en 1983 dans le cadre de laquelle une enquête avait été menée sur d'autres acquisitions faites par CN. À la demande de participants à l'audience qui voulaient une discussion ouverte sur les questions d'intérêt public ayant une incidence sur l'avenir du port d'Halifax, le CTE prévoit une audience publique en 1985 en vue d'étudier tous les aspects de l'intégration verticale qui s'est effectuée dans l'industrie canadienne des transports suite à l'acquisition des compagnies de navigation par des compagnies ferroviaires.

Le CTE étudie aussi la formation de Canada Line par CP Navigation et la Compagnie Maritime Belge, deux entreprises exploitant des services de transport par conteneurs entre Montréal et l'Europe. La décision est à venir.

Transport intermodal/multimodal

Parmi les récentes tendances du développement de la politique en matière de transport, l'une des plus importantes est l'utilisation accrue de services de transport intermodal et multimodal.

Les questions que l'on examine présentement incluent les gros investissements, les fusions, l'introduction de nouvelles techniques et l'incidence des services multimodaux sur les intérêts contractuels des transporteurs, des expéditeurs et des transitaires.

Par ailleurs, la Commission a constitué un groupe de travail interne chargé d'examiner les moyens et les méthodes de traiter efficacement les problèmes que posent la mise sur pied et l'expansion des services de transport multimodal et de protéger l'intérêt public.

Les personnes handicapées

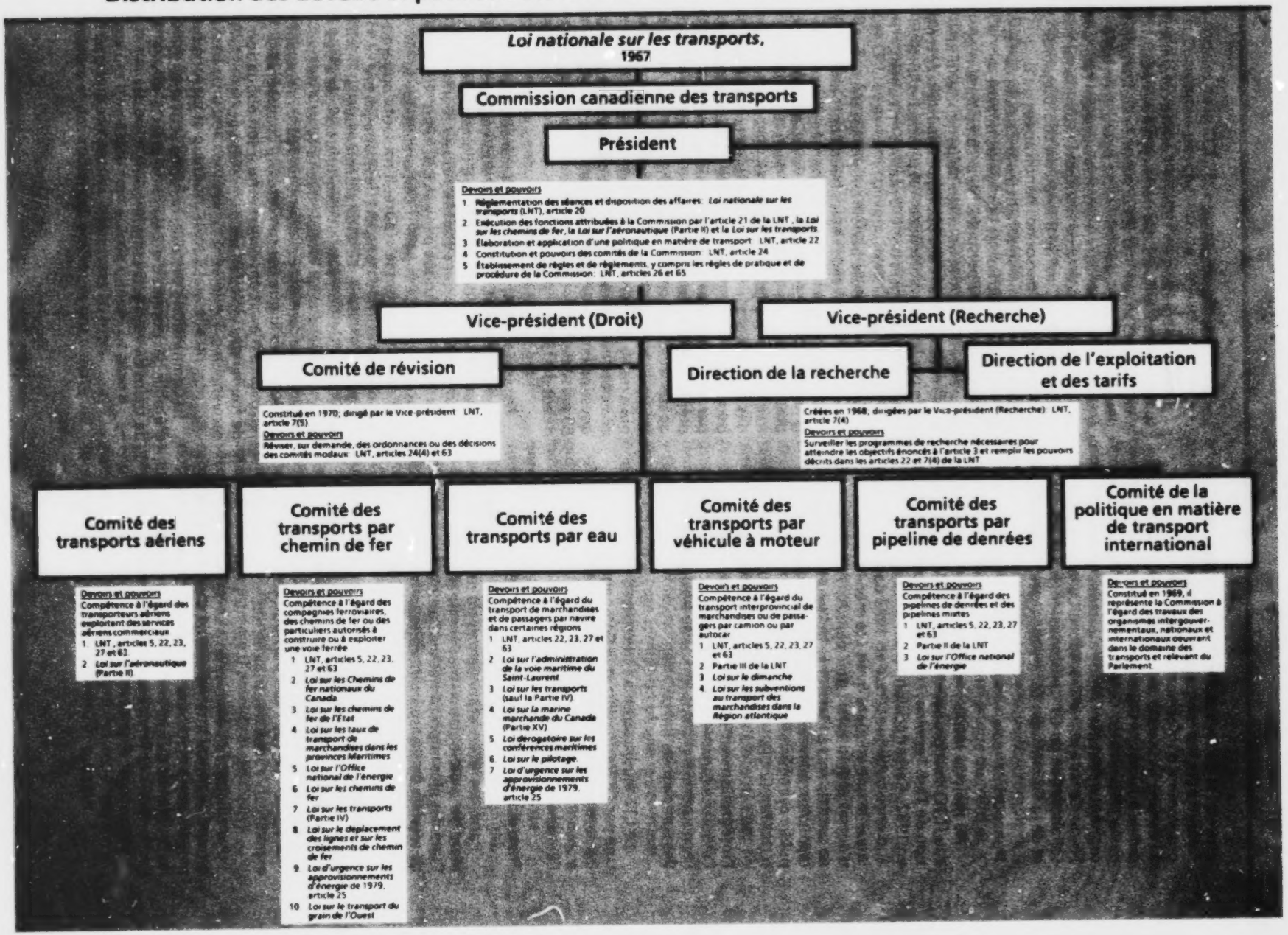
Depuis sa création en 1980, le Comité consultatif spécial sur le transport des handicapés de la CCT s'efforce de solutionner les problèmes de transport des voyageurs handicapés. À cet égard, il en est à élaborer une procédure administrative qui régira la délivrance d'une carte de transport multimodal par la Commission. C'est au Bureau du coordonateur du transport des personnes handicapées qu'il incombera d'administrer la délivrance de la carte, qui servira à identifier les voyageurs devant se déplacer avec une personne les accompagnant et qui permettra à cette dernière de bénéficier d'un tarif réduit. Le Comité s'applique à faire accepter la carte par les transporteurs et les principaux intéressés, et des progrès ont été réalisés en ce sens.

En 1981, le Comité parlementaire spécial concernant les invalides et les handicapés avait recommandé que la personne chargée d'accompagner une personne handicapée voyageant en avion pour subvenir aux besoins personnels de celle-ci soit transportée gratuitement. En 1982, le Comité des transports aériens (CTA) a étudié la question pour en venir à la conclusion que les tarifs déposés par les transporteurs aériens étaient, à son avis, préjudiciables à ces voyageurs et aux voyageurs obèses ayant besoin de plus d'un siège. Les transporteurs en ont appelé de cette décision, ce qui a mené à la formation d'un comité spécial composé de membres du CTA et chargé d'étudier la question plus en profondeur. Ce comité a reçu 85 présentations et devrait remettre son rapport au début de 1985.

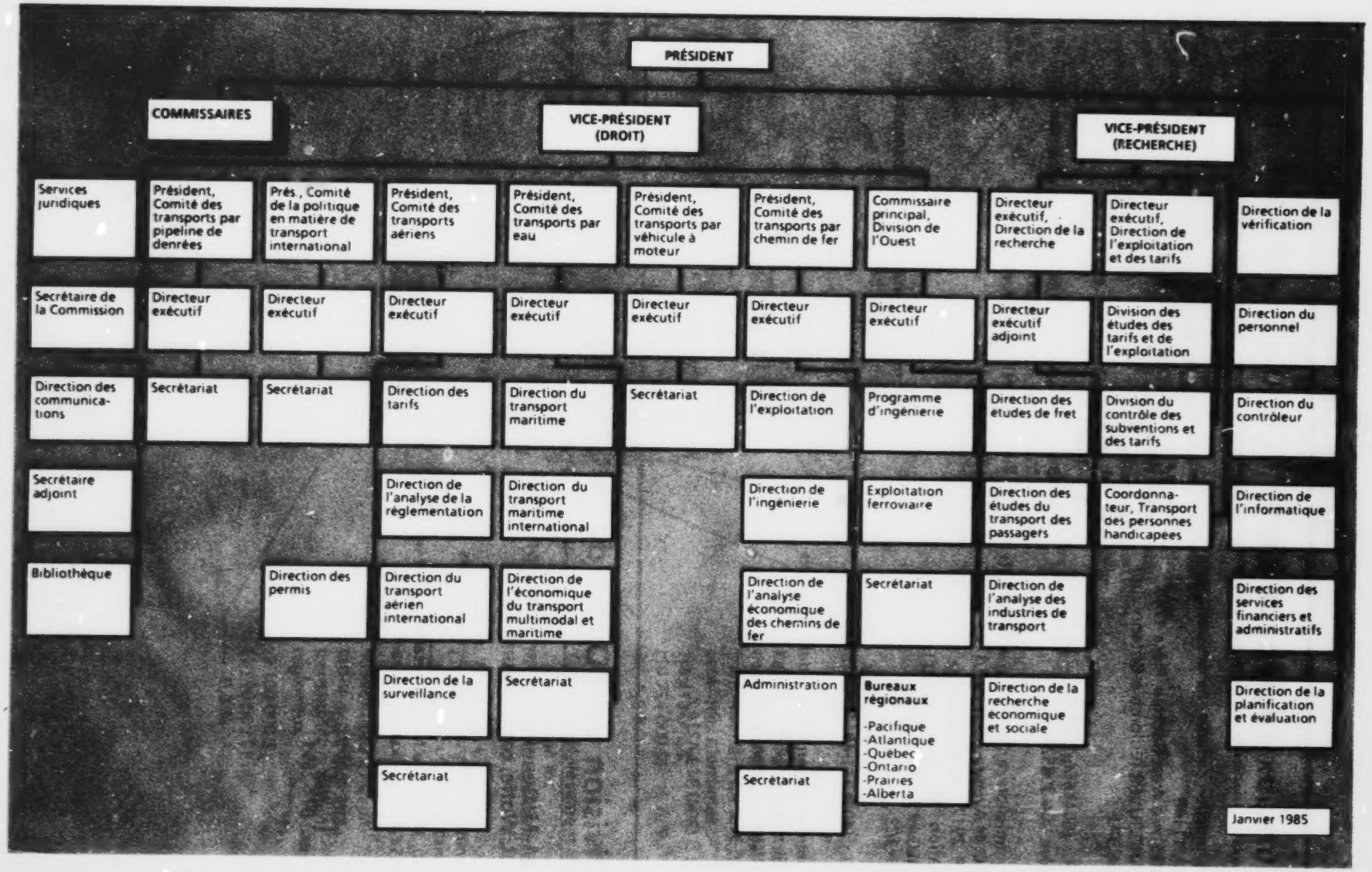
En janvier 1984, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a tenu une audience publique en vue d'enquêter relativement à l'appel interjeté par un handicapé qui s'était vu refuser le transport de sa voiture électrique par VIA Rail. Plus particulièrement, l'appelant demandait que le CTCF définisse le terme «fauteuil roulant» apparaissant dans le tarif de transport des bagages en fourgon de VIA Rail. Le CTCF a décidé que la voiture en question était une voiture conçue à des fins industrielle et qu'en tant que telle, elle ne pouvait être considérée comme un fauteuil roulant. Il a donc conclu que par son refus, la compagnie ferroviaire n'avait pas contrevenu à son obligation de fournir des installations suffisantes et convenables.

La Commission s'est aussi occupée activement d'établir des normes d'accessibilité pour le service de trains de voyageurs interurbains.

Distribution des devoirs et pouvoirs statutaires de la Commission canadienne des transports



COMMISSION CANADIENNE DES TRANSPORTS



Bureaux régionaux de la CCT

Commission canadienne des transports
C.P. 11148
1055, rue West Georgia, Pièce 1740
VANCOUVER (Colombie-Britannique)
V6E 3P3

Tél.: (604) 666-1011
Télex: 04-508523

Commission canadienne des transports
220, 4e Avenue S.E., Pièce 372
C.P. 2917
Station "M"
CALGARY (Alberta)
T2P 3C3

Tél.: (403) 231-4811

Commission canadienne des transports
303, rue Main, Pièce 301
WINNIPEG (Manitoba)
R3C 3G7

Tél.: (204) 949-4214

Commission canadienne des transports
65, rue Adelaide Est, 5e étage
TORONTO (Ontario)
M5C 1K6

Tél.: (416) 369-4821

Commission canadienne des transports
685, rue Cathcart, Pièce 702
MONTRÉAL (Québec)
H3B 1M7

Tél.: (514) 283-5722

Commission canadienne des transports
Terminal Plaza Building
1222, rue Main
MONCTON (Nouveau-Brunswick)
E1C 1H6

Tél.: (506) 388-7040

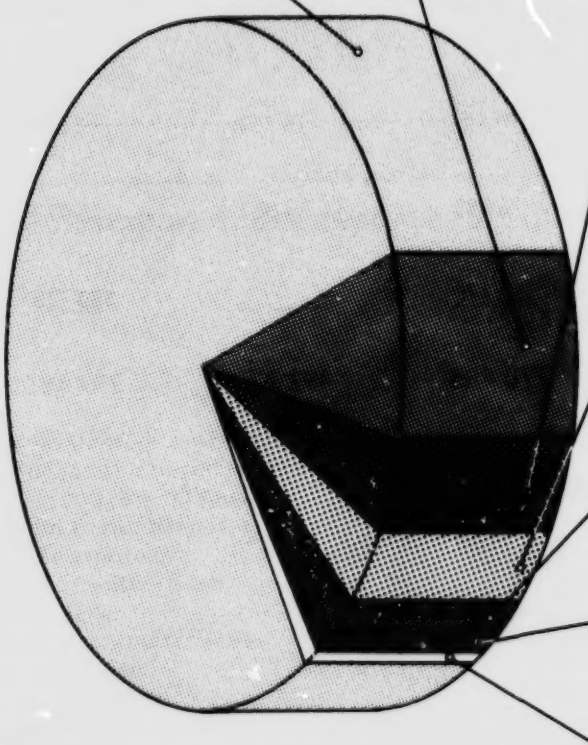
Division de l'Ouest de la CCT

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

Commission canadienne des transports
Division de l'Ouest
350, 3e Avenue Nord, 3e étage
SASKATOON (Saskatchewan)
S7K 5G7

Tél.: (306) 975-5201
Télex: 074-2693

Estimation des dépenses budgétaires pour 1984 *



Loi sur le transport du grain de l'Ouest

589 776 000 $
(0 $)
72,5 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*

102 109 000 $
(415 487 000 $)
12,6 %

Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

55 298 000 $
(50 120 000 $)
6,8 %

Administration

42 552 000 $
(38 009 000 $)
5,2 %

4,2 % Traitement
1,0 % Autres

Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*

14 413 000 $
(10 754 000 $)
1,0 %

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer

6 789 000 $
(14 862 000 $)
0,8 %

Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux

2 100 000 $
(1 500 000 $)
0,3 %

*Remarque: Les chiffres entre parenthèses sont pour l'année 1983. Les paiements statutaires sont expliqués en détail dans les diverses sections du rapport.

Comparaisons – Subventions

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*	102 109	415 487	(313 378)
Paiements statutaires versés en vertu de la *Loi sur les subventions au transport de marchandises dans la Région atlantique*	55 298	50 120	5 178
Subventions à l'exploitation accordées aux transporteurs aériens régionaux	2 100	1 500	600
Paiements versés en vertu de la *Loi sur les taux de transport dans les provinces Maritimes*	14 413	10 754	3 659
Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer	6 789	14 862	(8 073)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest	589 776	–	589 776
Total	**770 485**	**492 723**	**277 762**

Comparaisons – Utilisation des ressources

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	7 967	6 360	1 607
Transports ferroviaires	16 254	15 042	1 212
Transports routiers	2 306	2 044	262
Autres transports	1 820	1 707	113
Recherche et analyse	5 857	5 467	390
Administration	8 363	7 389	974
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Tableau comparatif des dépenses d'exploitation par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	6 887	5 442	1 445
Comité de la politique en matière de transport international	122	149	(27)
Comité des transports par véhicule à moteur	155	147	8
Comité des transports par chemin de fer	13 537	12 618	919
Comité des transports par eau	1 411	1 357	54
Division de l'Ouest	1 387	1 363	24
Direction de la recherche	3 897	3 560	337
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 576	3 339	237
Administration et soutien	11 595	10 034	1 561
Total	**42 567**	**38 009**	**4 558**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par activité

Activités	1984	1983	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	150,1	143,8	6,3
Transports ferroviaires	284,3	294,2	(9,9)
Transports routiers	64,2	61,0	3,2
Autres transports	36,5	36,3	0,2
Recherche et analyse	104,6	103,8	0,8
Administration	188,1	195,3	(7,2)
Total	**827,8**	**834,4**	**(6,6)**

Tableau comparatif des années-personnes utilisées par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	134,3	128,6	5,7
Comité de la politique en matière de transport international	1,3	1,2	0,1
Comité des transports par véhicule à moteur	3,0	3,0	0,0
Comité des transports par chemin de fer	242,5	249,9	(7,4)
Comité des transports par eau	30,5	30,7	(0,2)
Division de l'Ouest	19,3	25,2	(5,9)
Direction de la recherche	66,8	68,4	(1,6)
Direction de l'exploitation et des tarifs	96,6	91,2	5,4
Administration et soutien	233,5	236,2	(2,7)
Total	**827,8**	**834,4**	**(6,6)**

Tableau comparatif des salaires par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	5 946	5 450	496
Transports ferroviaires	13 063	12 338	725
Transports routiers	2 126	1 924	202
Autres transports	1 497	1 471	26
Recherche et analyse	4 561	4 243	318
Administration	6 555	6 034	521
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Tableau comparatif des salaires par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	5 146	4 733	413
Comité de la politique en matière de transport international	55	97	(42)
Comité des transports par véhicule à moteur	131	124	7
Comité des transports par chemin de fer	11 054	10 505	549
Comité des transports par eau	1 229	1 225	4
Division de l'Ouest	1 002	960	42
Direction de la recherche	2 996	2 789	207
Direction de l'exploitation et des tarifs	3 253	2 954	299
Administration et soutien	8 882	8 073	809
Total	**33 748**	**31 460**	**2 288**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par activité

Activités	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Transports aériens	2 021	910	1 111
Transports ferroviaires	3 191	2 704	487
Transports routiers	180	120	60
Autres transports	323	236	87
Recherche et analyse	1 296	1 224	72
Administration	1 808	1 355	453
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

Tableau comparatif des coûts d'exploitation autres que les salaires par composante

Composantes	1984 ($ x 1 000)	1983 ($ x 1 000)	Augmentation (Baisse)
Comité des transports aériens	1 741	709	1 032
Comité de la politique en matière de transport international	67	52	15
Comité des transports par véhicule à moteur	24	23	1
Comité des transports par chemin de fer	2 483	2 113	370
Comité des transports par eau	182	132	50
Division de l'Ouest	385	403	(18)
Direction de la recherche	901	771	130
Direction de l'exploitation et des tarifs	323	385	(62)
Administration et soutien	2 713	1 961	752
Total	**8 819**	**6 549**	**2 270**

DIVISION DE L'OUEST

J.M. McDonough, commissaire principal
B.R. Wolfe, commissaire

LA DIVISION DE L'OUEST de la Commission canadienne des transports a été créée en 1979 par suite d'une décision du Cabinet selon laquelle la Commission devait être représentée dans l'Ouest. La Division, dont le bureau central se trouve à Saskatoon, procure aux Canadiens de l'Ouest un accès direct à la Commission. De par son interprétation du rôle et des fonctions de la Commission, elle sensibilise le public aux activités de la Commission et encourage la participation de ce dernier. Les transporteurs aériens et ferroviaires, les expéditeurs des industries, l'industrie du grain, les cités, les villes, les collectivités et tous les usagers du transport dans l'ouest du Canada sont plus à même de poser des questions pertinentes à la Commission canadienne des transports et de lui faire connaître leurs préoccupations. Deux commissaires, qui siègent à tous les comités modaux, travaillent pour la Division de l'Ouest. Le commissaire principal, qui est aussi l'administrateur en chef, reçoit l'aide de quelques cadres et employés de soutien en poste au bureau central de la Commission dans l'Ouest.

Transport par chemin de fer

Requêtes en abandon d'embranchements

En 1984, la Division de l'Ouest a tenu quatre audiences publiques portant sur le réexamen de requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires, à savoir:

Subdivision Amiens de CN - Une audience publique a été tenue le 3 avril 1984 en vue d'étudier la requête de CN en abandon de 20,7 milles de voie, entre Spiritwood et Shell Lake (Sask.). Dans sa décision, le Comité a ordonné l'abandon de la ligne le 31 août 1986.

Subdivision Carlton de CN - Une audience publique a eu lieu le 31 juillet 1984 pour réexaminer une requête de CN en abandon des 28,2 milles de voie entre Dalmeny et Laird (Sask.). Une décision antérieure de la Commission, datée du 8 octobre 1980, recommandait au ministre des Transports d'alors de placer la subdivision Carlton de CN, entre Dalmeny et Laird, dans le réseau ferroviaire permanent protégé contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000. L'audience tenue en 1984 recommandait de nouveau la protection de la ligne jusqu'au 1er janvier 2000. Le décret CP 1984-4046 du 13 décembre 1984 plaçait la subdivision Carlton dans le réseau ferroviaire permanent protégé contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000.

Outre le fait de placer la subdivision Carlton de CN dans le réseau ferroviaire permanent, le gouverneur en conseil a protégé les subdivisions suivantes contre l'abandon jusqu'au 1er janvier 2000:

Subdivision Winnipegosis de CN - Le décret CP 1984-1386 plaçait 10,4 milles de voie entre Sifton Jct. et Fork River (Man.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Gravelbourg de CN - Le décret CP 1984-4048 plaçait 3,8 milles de voie entre Hodgeville et Tyson (Sask.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Shamrock de CP Rail - Le décret CP 1984-4048 plaçait 33,1 milles de voie entre Tyson et Hak (Sask.) dans le réseau ferroviaire permanent.

Subdivision Dodsland de CN - Le décret CP 1984-472 supprimait 7,4 milles, entre Smiley et Dewar Lake (Sask.), du réseau ferroviaire permanent. Après l'examen de la question, la décision WDR 1984-00136 du 17 juillet 1984 de la Commission ordonnait l'abandon de l'exploitation de la subdivision Dodsland, entre Smiley et Dewar Lake.

Subdivision Stettler de CN - En prenant en considération un appel contre l'abandon des 88,1 milles de la subdivision Stettler de CN,entre Edberg et Morin (Alb.), le gouverneur en conseil

a ordonné à la Commission le 23 juillet 1984, aux termes de l'article 50 de la *Loi nationale sur les transports*, d'entendre à nouveau la requête et de faire un rapport au gouverneur en conseil dans les 90 jours. Une audience publique a été tenue à Stettler (Alb.) le 13 septembre 1984. Un rapport au gouverneur en conseil en date du 23 octobre 1984 recommandait que les 108,0 milles de la subdivision Stettler, entre Ferlow Jct. et Dinosaur (Alb.), soient placés dans le réseau ferroviaire permanent. Le 13 décembre 1984, la recommandation de la Commission était acceptée par le décret CP 1984-4048.

Subdivision Kaslo de CP Rail - Une audience publique a été tenue le 2 mai 1984 en vue d'entendre à nouveau la requête de CP Rail en abandon de 27,4 milles de voie entre Rosebery et Nakusp (C.-B.). Dans sa décision du 5 juillet 1984, la Commission ordonnait de poursuivre l'exploitation de la ligne.

Une audience portant sur un embranchement des Prairies est prévue pour mars 1985. Elle concerne la subdivision Shamrock de CP Rail.

Au cours de l'année, la Division a rendu 15 décisions, émis 295 ordonnances, publié 11 avis et émis 59 jugements et directives traitant des dispositifs de protection automatiques des passages à niveau, de l'abandon de voies, de la construction de nouvelles voies et des questions de tarifs et de taux.

La Division de l'Ouest a également publié les dix rapports suivants:

Un rapport au gouverneur en conseil daté du 23 octobre 1984 relatif à la subdivision Stettler de CN (tel que mentionné ci-dessus).

Un rapport intitulé *Decision on the Public Hearing into a Mishap in CP Rail's Winnipeg Yard Dec. 13, 1982*, daté du 30 janvier 1984. La Commission a ordonné à CP Rail l'application de modalités particulières en vue d'améliorer les normes de sécurité, la formation et la supervision des employés. CP Rail et d'autres compagnies ferroviaires au Canada ont reçu l'ordre de présenter un rapport sur l'entreposage des wagons de marchandises dangereuses vides; pour sa part, le Comité des transports par chemin de fer devait rédiger une modification appropriée aux règlements visant le transport des marchandises dangereuses par rail.

Un rapport intitulé *The Edmonton-Calgary Dayliner Accident*, daté du 26 mars 1984. Il résume certaines décisions destinées à prévenir ce genre d'accident ou à diminuer les conséquences d'un éventuel accident similaire.

Un rapport sur d'autres formes de service voyageurs ferroviaire dans les régions peu peuplées (Concept du «rail-car») daté du 15 février 1984. Le groupe a été encouragé à poursuivre ses rencontres sous la direction de Transports Canada et de la province du Manitoba en vue de terminer la mise en place du service de rail-car au nord du Manitoba.

Six rapports d'étape sur le service provisoire de trains de voyageurs Edmonton-Calgary.

Requêtes en abandon d'embranchements 1980-1984

	CN	CP Rail	Total
Subdivisions	28	19	47
Requêtes totales (milles)	876	527	1 403
Embranchements dont on a ordonné l'abandon (milles)	644	466	1 110
Embranchements dont on a ordonné le maintien (milles)	90	19	109
Millage inclus dans le réseau ferroviaire permanent (milles)	142	33	175
Requêtes en instance (milles)	–	9	9

Des audiences publiques sur toutes les requêtes en abandon en suspens ont été menées à bonne fin en 1983. Les audiences tenues en 1984 concernaient le réexamen des requêtes en abandon de certains embranchements.

Étude sur les embranchements

Le 21 décembre 1984, le gouverneur en conseil a ordonné à la Division de l'Ouest de la Commission canadienne des transports d'examiner, de sonder et de poursuivre l'élaboration d'options et de choix novateurs en vue de fournir de meilleurs services de transport aux régions du Canada touchées par l'abandon d'embranchements. L'étude déterminera les possibilités de ces

embranchements afin que puisse être offert au coût minimum le système de transport le plus efficace, le plus rentable et le plus fiable. L'étude examinera aussi les possibilités d'exploiter commercialement sur de courtes distances au Canada un réseau de transport ferroviaire de marchandises et de trains de banlieue. Dans la région de l'Ouest, d'autres options seront examinées, comme le concept d'élévateur hors-voie, le rôle du camionnage pour les lignes touchées par l'abandon et un plus grand partage des lignes entre CN et CP Rail. Les normes en vigueur pour la remise en état des embranchements subventionnés par le gouvernement fédéral seront révisées et l'on examinera avec une attention particulière la possibilité de procéder à une sélection des embranchements devant être remis en état. Le rapport de l'étude doit être présenté au gouverneur en conseil par l'intermédiaire du ministre des Transports, au plus tard le 30 juin 1985. Ce dernier a demandé au commissaire principal de présider à l'étude.

Services voyageurs

En 1984, une audience publique a été tenue concernant la requête qu'avait déposée VIA Rail en vue d'être dispensée de la nécessité de fournir des abris de passagers à Roblin et McCreary (Man.). Une décision du tribunal rejetant cette requête a été publiée.

Au début de l'année, la CCT, Transports Canada, les provinces du Manitoba, de l'Ontario, de l'Alberta et de la Saskatchewan, VIA Rail, CN et la ville de Thompson (Man.) ont tenu une réunion pour discuter plus avant des progrès du Concept «rail-car» visant la prestation d'un service de trains de voyageurs dans le nord du Manitoba. Comme il est d'usage dans le cas des questions relatives aux règles, aux procédures d'exploitation ferroviaire, etc., le rôle de la Commission consistera à donner des conseils sur le plan technique au besoin.

La province du Manitoba a fait savoir en novembre que l'on procédait à l'essai d'un prototype sur les lignes de la Greater Winnipeg Water District Railway et que ce prototype serait acheminé à Thompson (Man.) dans un avenir rapproché.

En septembre 1984, une décision finale a été rendue qui rejetait la requête du Esquimalt and Nanaimo Steering Committee concernant des niveaux de tarifs minimums pour les voyageurs se déplaçant entre Victoria et Courtenay (C.-B.). Dans une décision provisoire précédente, les niveaux de tarifs minimums avaient été instaurés à l'essai, ce qui permit de constater que les tarifs minimums n'attiraient pas le plus grand nombre de voyageurs prévu.

En 1985, les audiences publiques suivantes seront tenues relativement aux services voyageurs dans l'ouest du Canada:

Une enquête sur les installations prévues pour le trafic et les services de la Esquimalt & Nanaimo Railway, Île de Vancouver.

Requête de CN en vue de supprimer le service de trains mixtes - voie navigable entre Edmonton et Lac La Biche (Alb.).

Nouvelle audience de la requête de CP Rail en autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre le sud d'Edmonton et Calgary (Alb.).

Fermeture d'agences et de gares

Six requêtes visant la fermeture d'agences et de gares et touchant 39 gares demeuraient en suspens en janvier 1984. Des décisions et des ordonnances ont été rendues relativement à quatre de ces requêtes. Des audiences publiques ont été tenues à Thompson, Le Pas et Churchill (Man.) en juin 1984. Ces audiences concernaient une requête de CN en autorisation de fermer des agences et des bâtiments de gare à Churchill, Ilford, Thicket Portage, Gillam, Wabowden, Sherridon, Lynn Lake et Cranberry Portage (Man.) et de remplacer les bâtiments de gare par des abris. La décision relative à cette requête est en suspens. Aucune requête supplémentaire n'a été reçue au cours de l'année.

Étude sur le port de Vancouver

Les responsables de l'étude ont tenu des réunions à Vancouver en mai 1984 auxquelles ont participé divers expéditeurs et transporteurs en vue de réviser la Phase I des recommandations du rapport. L'étude a été menée à la demande de la Commission canadienne des transports, de Transports Canada et des provinces de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Des progrès importants ont été accomplis dans l'élimination d'un grand nombre des goulots d'étranglement possibles relevés dans ce rapport. D'autres activités liées à cette étude se poursuivront au printemps de 1985.

Étude sur l'utilisation conjointe des voies

Cette étude, proposée par la province de l'Alberta en 1982, a été entreprise en 1983 conjoin-

tement par Transports Canada, la Commission canadienne des transports, CP Rail, CN et les provinces de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Elle a pour objet de trouver les moyens de permettre le déplacement d'un plus grand volume de trafic sur les deux voies ferroviaires comprises entre Kamloops et Matsqui (C.-B.).

On prévoit que les experts présenteront leur rapport final au printemps de 1985.

Programme de remise en état des embranchements

Transports Canada et la Commission canadienne des transports ont conclu une entente officielle en vertu de laquelle la Division de l'Ouest de la Commission a désormais la responsabilité de toutes les vérifications financières et inspections techniques effectuées en vertu du Programme de remise en état des embranchements des Prairies.

Le programme de remise en état des embranchements des Prairies, qui a été mis au point par le gouvernement canadien, a pour objet de remettre en état ou d'améliorer quelque 5 900 milles d'embranchements servant au transport du grain au sein du réseau ferroviaire permanent de l'Ouest canadien; il s'est poursuivi en 1984. Une fois les embranchements remis en état, des wagons de marchandises pesant jusqu'à 220 000 livres pourront y circuler toute l'année à une vitesse de 30 milles à l'heure. Au 31 mars 1984, les dépenses à cet égard se chiffraient à environ 495 millions de dollars.

En 1984, la Division a poursuivi les vérifications financières du travail accompli en vertu des accords de remise en état antérieurs. Le travail courant a fait l'objet d'inspections techniques et l'on a achevé les inspections préliminaires aux travaux prévus pour 1985-1986. On s'attend à ce que d'ici le 31 mars 1985, 1 765 milles d'embranchements auront fait l'objet de travaux dont le coût approximatif s'élèvera à 130 millions de dollars.

Le 28 mai 1984, le gouvernement du Canada et les compagnies ferroviaires ont signé des accords définitifs portant sur le reste du programme de remise en état, qui s'étend jusqu'en 1988-1989.

Projets de déplacement des voies ferrées

En 1984, une requête déposée conformément à la Partie I de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* a été présentée par la ville de Regina. Elle portait sur la Phase I du projet de déplacement des lignes de chemin de fer de cette dernière.

Après réception des réponses des compagnies ferroviaires intéressées, une conférence préalable à l'audience a été tenue en septembre. En raison des nombreuses questions que soulève ce projet vaste et complexe, la Division a décidé de remettre sur pied un comité technique sous la présidence du directeur de l'Ingénierie, Division de l'Ouest, en vue d'identifier et de définir ces questions. On prévoit qu'une audience publique aura lieu en 1985.

Projet de Rogers Pass de CP Rail

En 1984, le projet de Rogers Pass (C.-B.), dont l'objectif était de réduire la pente de CP Rail vers l'Ouest et d'augmenter la capacité de la voie principale jusqu'au Pacifique, a été mis à exécution sur une grande échelle.

Ce projet d'amélioration des voies à Rogers Pass, qui doit être exécuté sur une période de trois ans et demi à un coût d'environ 650 millions de dollars, prévoit la construction de 21 milles de voies ferrées principales, de deux tunnels, l'un de neuf milles et l'autre d'un mille de longueur, ainsi que de 11 ponts.

La Division de l'Ouest dirige un groupe de travail chargé de veiller au respect, par la compagnie ferroviaire, des conditions prévues dans la décision. Comme un grand nombre de ces conditions ont trait à des considérations d'ordre environnemental visant à réduire au minimum les risques d'altérer l'aspect physique du parc Glacier, un groupe de surveillance de l'environnement composé de repésentants de Parcs Canada, de CP Rail et de la Commission a été mis sur pied et chargé d'étudier et d'approuver tous les travaux avant qu'ils ne soient exécutés. Les membres du groupe de travail de la Commission font partie de ce groupe de surveillance.

Programme de surveillance de l'entretien

Par suite de la promulgation de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LGTO), le 14 novembre 1983, certaines responsabilités ont été assignées à la Commission canadienne des transports. L'une d'elle concerne la surveillance des travaux d'entretien effectués par les compagnies ferroviaires sur les embranchements tributaires du grain. Ce programme de surveillance a commencé en 1984 sous la direction de la Division de l'Ouest, le personnel technique

des bureaux régionaux de Calgary et Winnipeg effectuant des inspections sur place. Ce programme se poursuivra en 1985 avec le concours du personnel en poste à Saskatoon.

Exploitation et tarifs

En 1984, le personnel de la Division de l'Ouest a participé aux activités suivantes:

La Division s'est occupée d'une série de plaintes déposées par Tirol Dehydrators, de Tilley (Alb.), qu'elle a résolues d'une manière satisfaisante. Ces plaintes concernaient l'application au trafic de conteneurs des taux publiés conformément à la LGTO.

La Division a contribué au règlement à l'amiable d'un litige entre Prairie Malt (Canada) Ltd. de Biggar (Sask.) et CN, engendré par l'application d'une surtaxe du taux de change à l'orge de brasserie acheminé conformément aux taux prévus dans la LGTO à des destinations américaines via New Westminster.

La Division a enquêté sur une plainte déposée par Costa Cartage, de Winnipeg, concernant la mise en place par CN d'une rampe de chargement à Thompson (Man.), qui s'est traduite par la diminution du trafic de remorques sur wagon plat entre Winnipeg et Churchill.

La Division a contribué à la résolution d'un certain nombre de plaintes relatives à la non-application des taux de la LGTO aux ports de la région de Vancouver, auxquels s'appliquaient autrefois les taux de Vancouver en vertu de la *Loi sur le Pas du Nid-de-Corbeau*.

Transport aérien

La Division de l'Ouest a continué à s'occuper de toutes les requêtes en modification ou en obtention de permis d'exploitation de services des classes 4, 5, 6, 7 et 3-4 dans les quatre provinces de l'Ouest, de même que des avis de proposition de changement dans les modalités de contrôle et de transfert de services commerciaux aériens de ces mêmes catégories. La Division a également reçu et examiné des requêtes en exemption de conditions de permis déposées en vertu de certains articles du Règlement sur les transporteurs aériens, de même que les demandes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées.

En 1984, la Division de l'Ouest a reçu 197 requêtes en vue d'obtenir de nouveaux permis ou des modifications de permis, ainsi que des avis de proposition. À la fin de l'année, 43 de ces requêtes et propositions étaient encore à l'étude. En tout, 162 décisions ont été délivrées par la Division de l'Ouest, soit à peu près le même nombre qu'en 1983. En outre, 129 avis publics portant sur des requêtes ont été publiés. La Division a agréé 117 requêtes en exemption de conditions de permis pour les agriculteurs «volants», pour l'utilisation d'aéronefs privés et l'exploitation de services de parachutisme et de planeurs. De plus, 39 requêtes de permis d'entraînement au vol à des endroits autres que les bases autorisées ont été reçues et traitées.

Au cours de l'année, le personnel de la Division a participé et prêté son concours à des audiences publiques sur les requêtes et les transferts. En plus d'avoir participé à ces audiences publiques dans l'ouest du Canada, le personnel de la Division a également prêté son concours aux audiences sur la réglementation du trafic aérien de messageries et la politique concernant l'établissement d'un tarif aérien spécial pour le transport des personnes handicapées ou obèses.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

J.A.D. Magee, président[1]
J.-L. Bourret[2]
D.H. Chapman
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.[3]
Mike Landers[4]
J.M. McDonough
R.J. Orange
J.D. Thompson, c. r.[5]
Anne-Marie Trahan, c. r.[6]
J.F. Walter[7]
B.R.Wolfe

[1] Fin de mandat le 10 janvier 1985.
[2] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Nomination le 11 juillet 1984.
[5] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.
[6] Nomination à la présidence du CTE le 10 décembre 1984. Nomination au CTCF rescindée le 21 décembre 1984.
[7] Nomination à la présidence du CTCF le 7 décembre 1984, prenant effet le 11 janvier 1985.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER (CTCF) réglemente le transport ferroviaire de compétence fédérale. La *Loi nationale sur les transports*, la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer* ainsi que la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* confèrent au CTCF son pouvoir de réglementation.

Activités de réglementation

Le champ d'activité de réglementation du Comité englobe à la fois les aspects techniques et économiques du transport ferroviaire. Les décisions du CTCF découlant d'audiences publiques sont énumérées à l'appendice V.

La sécurité ferroviaire est la principale activité de réglementation dans le domaine technique. Cette activité se divise en six grandes catégories: les enquêtes sur les accidents; le contrôle qualitatif du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation ferroviaires; le contrôle de l'exploitation; la réglementation du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer et la conformité aux règlements à cet égard; les passages à niveau; et l'élaboration de normes. La réglementation de la sécurité du transport ferroviaire a accaparé, en 1984, les trois cinquièmes des ressources humaines du CTCF.

La seconde activité en importance du CTCF dans le domaine technique consiste à veiller à la qualité des services offerts aux usagers. Pour ce faire, le CTCF doit s'occuper notamment: du contrôle qualitatif des services voyageurs; des requêtes en abandon d'embranchements; de l'approbation des projets de construction de nouvelles voies; de l'étude des requêtes en vue de centraliser des gares; et des plaintes formulées par les expéditeurs de fret, les passagers et les syndicats ferroviaires. En 1984, le personnel du CTCF a consacré environ un dixième de son temps à la réglementation de la qualité des services.

Dans le domaine de la réglementation économique, le CTCF est chargé de vérifier les comptes des compagnies ferroviaires canadiennes qui relèvent du gouvernement fédéral; d'analyser et d'élaborer des méthodes de calcul du prix de revient des compagnies ferroviaires; de calculer le montant des subventions accordées en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, de l'ordre de 590 millions de dollars en 1984, et en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, de l'ordre de 102 millions de dollars en 1984; et de vérifier les montants exigés de VIA Rail par les compagnies ferroviaires, lesquels s'établissent actuellement à plus de 400 millions de dollars par an. Le CTCF a consacré près d'un tiers de ses ressources à cette activité en 1984.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de déposer leurs tarifs auprès du CTCF. Il incombe à la Direction de l'exploitation et des tarifs de la Commission d'administrer cette activité ainsi que toutes les autres questions afférentes aux tarifs et à l'exploitation. Le présent rapport traite plus loin de cette fonction.

Comme les autres comités de la Commission, le CTCF est dirigé par un président et des commissaires. Il se réunit chaque semaine pour étudier les questions courantes de réglementation et tient des audiences publiques sur les principales questions

de transport. En tout, le CTCF a consacré, en 1984, 171 jours à la tenue de 27 audiences et il a rendu 51 décisions et 1 599 ordonnances. Ces chiffres tiennent compte des audiences tenues par la Division de l'Ouest au nom du CTCF.

Le personnel de l'administration centrale du CTCF est réparti entre trois directions. La Direction de l'exploitation et la Direction de l'ingénierie s'occupent de la réglementation technique, tandis que la Direction de l'analyse économique des chemins de fer est chargée de la comptabilité, du calcul du prix de revient et des subventions.

Le CTCF possède des bureaux régionaux dans six villes canadiennes: Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Calgary et Vancouver. Ces bureaux exécutent les programmes d'inspection requis aux fins de la réglementation technique de la sécurité et du contrôle qualitatif des services; ces programmes sont décrits ci-après, sous la rubrique des directions de l'administration centrale. Les bureaux régionaux jouent un rôle décisif dans la réglementation technique; en effet, ils regroupent près des deux tiers des ressources humaines affectées à la réglementation technique.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Cette Direction est responsable de quatre secteurs de réglementation technique:

les enquêtes sur les accidents;
le transport de marchandises dangereuses;
le contrôle de l'exploitation; et
le contrôle qualitatif des services.

Enquêtes sur les accidents

Les compagnies ferroviaires qui relèvent du gouvernement fédéral sont tenues de signaler tous les accidents à la Commission. Les rapports doivent être déposés sans délai, sauf ceux qui n'entraînent que de faibles pertes financières. Ces rapports comprennent des données sur les pertes de vie et les blessures causées par des déraillements, des collisions, des accidents aux passages à niveau, des déversements de produits dangereux et d'autres incidents reliés aux manoeuvres ferroviaires.

En 1984, environ 4 600 accidents et incidents ont été signalés à la Direction et, même si bon nombre d'entre eux étaient sans gravité, environ 1 200 cas, dont 584 accidents survenus à des passages à niveau, 279 déraillements et 96 collisions, ont été transmis aux bureaux régionaux aux fins d'enquête ou d'expertise (voir l'appendice IX).

Des enquêtes ont été effectuées sur six accidents plus graves, en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*, et le président du Comité a mené une enquête, en vertu de l'article 19 de la *Loi nationale sur les transports*, sur une défaillance d'un wagon-citerne survenue à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.).

Enquêtes effectuées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*

Ce type d'enquête est effectué par des membres du personnel du Comité, en vertu des pouvoirs que leur confère l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*. Six enquêtes ont été autorisées en 1984: cinq rapports ont déjà été publiés et le sixième le sera incessamment.

7 janv.	Déraillement d'un train à Medicine Hat (Alb.) au point milliaire 0,04 de la subdivision Brooks de CP Rail qui a causé la mort du mécanicien de locomotive.
10 févr.	Collision entre un train de CP Rail et un autobus scolaire au point milliaire 57,75 de la subdivision Maniwaki à Gracefield (Qc).
30 mars	Collision à Milton (Ont.) au point milliaire 36,78 de la subdivision Halton de CN qui a causé la mort de six jeunes personnes.
21 juin	Collision entre un train LRC de VIA Rail et des wagons de marchandises immobiles de CN sur une voie d'évitement à Nepean (Ont.) au point milliaire 8,2 de la subdivision Smiths Falls.
23 juil.	Défaillance des plaques centrales sur certains wagons-citernes transportant de l'acide sulfurique dans la gare de triage de la Ontario Northland Railway à North Bay (Ont.).
28 juil.	Collision entre un train de marchandises de CN et une locomotive immobile sur une voie d'évitement au point milliaire 15,47 de la subdivision Sorel à Varennes (Qc).

En vertu de l'article 19 de la *Loi nationale sur les transports*, une enquête publique a été menée à Toronto sur la défaillance d'un wagon-citerne survenue le 28 février 1984 à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.). Le CTCF a reçu le rapport d'enquête qui sera publié sous peu.

Marchandises dangereuses

Conformément aux dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* et de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité réglemente le transport ferroviaire des marchandises dangereuses et, en vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, inspecte les conteneurs.

Les compagnies ferroviaires qui relèvent de la CCT ont transporté, en 1984, un total de 400 005 wagons complets de marchandises dangereuses, y compris les wagons de résidus. Des études détaillées sur le transport des marchandises dangereuses se sont poursuivies à Vancouver et à Toronto en 1984. On prévoit supprimer, d'ici 1986, tout acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver; une audience publique à ce sujet aura lieu au début de 1985.

Les programmes touchant les marchandises dangereuses ont trait à la réglementation et au respect des règlements.

Règlements concernant les marchandises dangereuses

Ce programme comprend l'élaboration des règlements, nouveaux et révisés, régissant le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer; des exposés présentés devant des groupes d'intervention en cas d'urgence; et la liaison et la coordination avec les ministères, les municipalités et les industries concernés.

En 1984, le Comité a apporté six modifications aux Règlements sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer qui portaient entre autres sur le marquage, la modification et la remise à neuf de wagons-citernes et sur l'utilisation des fiches normalisées de sécurité. Le CTCF a aussi rendu, par suite d'accidents ou d'inspections, six ordonnances restreignant la circulation et (ou) l'exploitation de wagons-citernes.

Le groupe de travail du Comité technique sur les marchandises dangereuses a effectué un sondage sur le transport multimodal d'explosifs à Sydney (N.-É.). En outre, une étude conjointe sur le port de Rimouski (Qc) est actuellement en cours. Les rapports avec la Garde côtière, Ports Canada et les administrations portuaires aux points d'échange maritime/ferroviaire prennent de plus en plus d'importance étant donné le volume accru de marchandises dangereuses acheminées. Par ailleurs, la CCT s'est récemment jointe au Comité de liaison du port de Montréal.

De concert avec Énergie atomique du Canada Ltée, le CTCF a conçu un instrument capable de détecter le niveau de liquide dans les wagons-citernes, conformément à la 11e recommandation du juge Grange contenue dans le rapport d'enquête sur l'accident ferroviaire survenu à Mississauga.

En ce qui concerne les permis spéciaux délivrés en vertu de l'alinéa 73.22(a)(1) des Règlements de la Commission sur le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, 383 nouveaux permis ont été délivrés, 179 modifiés, 26 refusés et 4 révoqués. Ces permis spéciaux portaient sur le transfert de produits, les mouvements dans un seul sens, les nouvelles techniques de blocage et de renforcement et l'emballage des marchandises dangereuses.

En 1984, des responsables du transport de marchandises dangereuses de l'administration centrale et des bureaux régionaux se sont rendus sur les lieux de 38 accidents et de 126 incidents liés au transport de marchandises dangereuses. Ils ont également reçu 117 appels à l'aide en rapport avec des accidents ou des incidents. Au total, 1 557 rapports ont été analysés.

On a tenu une audience publique en vue d'enquêter sur l'incident mettant en cause un wagon-citerne vide avec étiquette survenu le 28 février 1984 à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.). Par la suite, le CTCF a rendu une ordonnance au sujet de l'injection de gaz naturel pour le déchargement de wagons-citernes.

On a maintenant recours à la base de données élaborée en 1983 pour obtenir de l'information sur les accidents et les incidents ferroviaires liés au transport de marchandises dangereuses.

Conformité aux règlements concernant les marchandises dangereuses

Les activités dans ce programme consistent à vérifier si les transporteurs se conforment aux exigences régissant la formation des trains, la documentation, l'étiquetage, le blocage, le renforcement des wagons et les expéditions en wagons incomplets; à inspecter le matériel roulant destiné au transport de marchandises dangereuses, y compris les wagons-citernes, les conteneurs, les remorques et les réservoirs amovibles; à inspecter des installations de stockage en vrac, de réévaluations hydrostatiques, de remise en état de tambour et de fabrication de cylindres; à transmettre certaines instructions aux transporteurs, aux expéditeurs, aux fabricants et autres agences; et à inspecter et à approuver des emplacements de manutention d'explosifs.

En 1984, la Division des marchandises dangereuses a répondu à 1 719 demandes écrites et à 5 330 demandes verbales de renseignements ou d'aide. Au total, le personnel de l'administration centrale et des bureaux régionaux a effectué 8 192 inspections de wagons, de terminus, de gares de triage et d'expéditeurs.

Quatorze inspections ont été faites en vue de l'approbation de réservoirs sous pression. Le Comité a rendu des ordonnances autorisant douze fabricants à construire des réservoirs conformément aux spécifications de la Commission et quatre agences d'inspection du secteur privé à procéder aux inspections approuvées par la Commission à l'égard de ces fabricants.

Au total, le personnel du CTCF a inspecté 379 installations de stockage en vrac. Trente installations pour les réévaluations hydrostatiques et deux installations pour la remise en état de tambours ont été approuvées. En vertu de l'ordonnance générale CCT 1978-11 Rail, deux centres de manutention d'explosifs ont été approuvés, un centre a été refusé et une décision concernant trois autres centres devait être rendue à la fin de 1984.

En vertu de la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs* et des règlements y afférents, des inspecteurs ont été nommés et les exploitants des divers modes de transport ont signé un protocole d'entente sur les diverses façons de déterminer, au cours d'inspections, si les conteneurs sont conformes aux normes établies.

Contrôle de l'exploitation

Le Comité exerce un contrôle sur les méthodes d'exploitation des trains et des gares de triage de façon à s'assurer qu'elles sont conformes aux exigences de sécurité. En 1984, la plus importante initiative du CTCF dans ce domaine a été l'étude des requêtes déposées par CN et CP Rail en autorisation d'exploiter, à titre d'essai, des trains sans fourgon de queue. Les audiences publiques relatives à cette affaire ont commencé en décembre 1984 et se poursuivaient en février 1985.

En 1984, le CTCF a consacré beaucoup d'efforts à la sécurité et la santé au travail des employés de compagnies de chemin de fer. Avec l'aide de Travail Canada, le CTCF a établi les responsabilités qu'il devait assumer dans ce domaine aux termes de la Partie IV du *Code canadien du travail*. Il a également assumé un rôle plus actif en déléguant certains de ses employés, en qualité de médiateurs, à diverses réunions sur la sécurité et la santé au travail tenues aux quatre coins du pays par les parties patronales et syndicales de compagnies de chemin de fer. En outre, le CTCF a mené une enquête approfondie sur l'état des cabines de locomotives en Colombie-Britannique. L'étude a été publiée et les mesures de suivi sont actuellement en cours.

Le CTCF administre également un programme de contrôle des méthodes d'exploitation par l'entremise d'experts qui voyagent dans les locomotives, les fourgons de queue ou les trains de voyageurs pour évaluer le rendement des employés des compagnies ferroviaires. En 1984, ils ont inspecté 843 trains et visité 162 gares de triage afin d'en contrôler l'exploitation.

On a également continué à contrôler, en 1984, l'exploitation de trains transportant des marchandises dangereuses pour s'assurer que les compagnies ferroviaires respectent les règlements. Il y eut 1 956 contrôles effectués à divers points d'entrée et seulement trois violations ont été relevées.

À la suite d'une défaillance d'un wagon-citerne de spécification 112, survenue le 28 février 1984 au cours d'une manoeuvre de butte effectuée à la gare de triage MacMillan de CN à Vaughan (Ont.), le CTCF a ordonné à toutes les compagnies ferroviaires relevant de sa compétence d'éviter d'atteler des wagons-citernes 112 ou 114 lorsque la rame se déplace à une vitesse de plus de 4 milles à l'heure, peu importe l'endroit ou les circonstances.

Du 30 avril 1984, date de mise en oeuvre du programme de huit mois destiné à veiller au respect de cette directive par les compagnies ferroviaires, au 31 décembre 1984, le CTCF a observé un total de 1 775 manoeuvres d'aiguillage et relevé 20 violations de la directive.

Contrôle qualitatif des services

Abandon d'embranchements

Ce programme vise à assurer que l'abandon d'embranchements et la suppression de voies secondaires s'effectuent dans l'intérêt public et que la rationalisation des embranchements améliore le réseau ferroviaire. Le présent rapport a déjà traité du Programme d'abandon d'embranchements des Prairies, administré par la Division de l'Ouest de la Commission. Les ordonnances et les décisions rendues en 1984 à l'égard d'embranchements hors-Prairies et les requêtes en abandon d'embranchements hors-Prairies en instance le 31 décembre 1984 sont énumérées en détail aux appendices VI et VII de ce rapport.

Au cours de l'année, le Comité a reçu huit requêtes en autorisation de supprimer des voies secondaires en vertu de l'article 106 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le traitement de trois de ces requêtes a été confié à la Division de l'Ouest et, des cinq autres, quatre ont été autorisées. Au 31 décembre 1984, une requête déposée en vertu de l'article 106 était encore en suspens.

Services voyageurs

Ce programme vise à évaluer l'état des gares et du matériel des services voyageurs; la fiabilité, l'efficacité et la qualité des services; l'accessibilité à tous les services voyageurs et leur disponibilité. À l'issue des inspections, le Comité rédige des rapports.

Au cours de ces inspections, le CTCF examine divers aspects des trains, notamment leur ponctualité, l'accessibilité des places, la propreté, les services de restauration, la tenue de l'équipe de train et le respect des exigences de sécurité. Les inspections de gare portent surtout sur l'état des structures, des plates-formes et des installations ainsi que sur l'accessibilité aux installations et aux services de la gare. On considère comme indicateurs importants de la qualité des services les plaintes reçues du grand public aussi bien que les rapports reçus des bureaux régionaux du CTCF.

En 1984, le personnel du CTCF a inspecté 1 052 trains voyageurs. De ce nombre, 756 ont été jugés satisfaisants, alors que 296 ont présenté 375 lacunes, la principale se situant sur le plan de la ponctualité. Le CTCF a également effectué 701 inspections aux gares et aux abris de VIA Rail, où il a relevé 46 lacunes. Toutes les irrégularités ont été signalées aux compagnies afin qu'elles prennent les mesures correctives qui s'imposent. Le CTCF a reçu 39 plaintes du grand public, dont 12 portaient sur des incidents particuliers, trois sur le transport de voyageurs handicapés et 24 sur la qualité du service de VIA Rail.

Depuis que le ministre s'est prononcé sur le transport ferroviaire des personnes handicapées, la CCT a commencé à élaborer des normes d'accessibilité et de prestation de services, lesquelles doivent être approuvées et mises en oeuvre en 1985. Il s'agit de normes visant l'accessibilité aux services dans les trains et dans les gares ainsi qu'aux services d'information et de communication. En 1984, le CTCF a entrepris une évaluation préliminaire des gares et des installations connexes pour s'assurer de leur conformité aux normes proposées.

Par suite d' audiences publiques tenues en 1983, le CTCF a rendu des décisions autorisant la suppression des services voyageurs assurés entre St. John's et Argentia, St. John's et Carbonear et entre Clarenville et Bonavista (T.-N.). Les décisions sont encore en suspens en ce qui concerne les services voyageurs mixtes exploités entre Hearst et Nakina et entre Sioux Lookout et Thunder Bay (Ont.). Le CTCF a autorisé la prolongation, jusqu'au 29 mai 1985, du service voyageurs assuré quotidiennement à titre d'essai entre Montréal et Gaspé (Qc). Le présent rapport expose en détail la situation de chacun des services voyageurs qui relèvent du CTCF (voir l'appendice VIII).

VIA Rail a déposé une requête en autorisation de restructurer le service voyageurs assuré entre Sydney, Truro et Halifax (N.-É.). À l'issue d'une audience publique, le CTCF a rendu une ordonnance dans laquelle il approuvait l'exploitation du nouveau service pour une période d'un an à compter du 3 juin 1984.

Le service voyageurs temporaire d'un an qu'on avait commencé à assurer entre Calgary et Edmonton le 1er juillet 1983 a dû être interrompu à cause du programme d'entretien des voies de CP Rail. Par conséquent, le CTCF a prolongé la période d'essai jusqu'au 31 décembre 1984. Il a également reporté à mars 1985 la date de remise du rapport de VIA Rail et du ministère des Transports de l'Alberta sur l'avenir du service, après quoi il rendra sa décision.

Centralisation des dépôts de messageries

Au début de 1984, le Comité était déjà saisi de huit demandes de centralisation de dépôts de CN. Cette dernière n'a déposé aucune nouvelle demande à l'égard de servocentres. Six décisions ont été rendues: deux par suite d'audiences publiques et quatre par examen du dossier. Des deux autres requêtes, l'une a été l'objet d'une audience publique et l'autre est en voie d'examen.

CP Rail n'a soumis aucune demande de centralisation de dépôts en 1984.

DIRECTION DE L'INGÉNIERIE

Cette Direction est responsable de trois secteurs de réglementation technique:

le contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure;
les normes et règlements; et
les passages à niveau.

Contrôle qualitatif du matériel et de l'infrastructure

Matériel

Il s'agit d'un programme d'inspections régulières du matériel roulant aux quatre coins du pays pour en assurer la sécurité et évaluer les méthodes de contrôle qualitatif utilisées par les compagnies de chemins de fer. En 1984, les bureaux régionaux ont inspecté 4 233 pièces de matériel de traction au cours de 937 visites et 27 012 wagons en 860 visites.

Au cours de l'année, on a mis en oeuvre dans le reste du pays un programme révisé d'inspection de wagons déjà en vigueur dans la Région atlantique et destiné à garantir le respect de normes de sécurité.

Le Comité a également inspecté régulièrement les chaudières fixes, les chaudières de chauffage et les réservoirs à air des trains pour déceler les dangers qu'ils présentent et pour s'assurer d'un niveau d'entretien satisfaisant. En 1984, le CTCF a inspecté 397 chaudières de chauffage, 198 chaudières fixes et 794 réservoirs à air de trains à divers endroits au pays.

Infrastructure

- Inspection des voies et des emprises

Cette inspection s'inscrit dans le cadre d'un programme de trois à cinq ans visant à déceler les conditions dangereuses et à assurer l'entretien satisfaisant des voies et emprises.

Le programme comporte deux volets:

a) l'inspection régulière des emprises dans le cadre du programme d'inspection des voies. En 1984, 4 202 milles de voies ont été inspectées; et

b) l'inspection d'endroits précis où des conditions insatisfaisantes ont été signalées au Comité, soit par le truchement de plaintes, soit par suite de déraillements. De telles inspections d'emprises ont été menées à 75 endroits en 1984 et 18 requêtes en autorisation d'être exempté de l'obligation de dresser des clôtures de protection ont été reçues.

Structures

Ce programme comprend l'examen et l'approbation, conformément aux articles 189 et 192 de la *Loi sur les chemins de fer*, de requêtes en autorisation de reconstruire des ponts de chemin de fer. En 1984, le Comité a reçu 130 requêtes de ce genre et rendu 119 ordonnances connexes.

- Nouvelles dépenses d'immobilisations

Ce programme vise à examiner et à approuver les travaux que se proposent d'effectuer les compagnies ferroviaires sur les embranchements subventionnés. Dans le cas de CP Rail et de CN, les travaux approuvés pour la saison 1984 sont évalués respectivement à 1 770 000 $ et à 1 330 000 $.

- Prévention des incendies sur les emprises

En 1984, 395 agents forestiers provinciaux ont été autorisés à veiller, pour le compte du CTCF, à ce que les compagnies ferroviaires prennent les mesures nécessaires de protection contre les incendies.

- Zones de gabarit réduit

Ce programme comprend l'examen de requêtes en autorisation de construire des voies ou des structures qui ne répondent pas aux exigences minimales de zones de gabarit. En 1984, le CTCF a traité 19 requêtes de ce genre.

Normes et règlements

La Division des normes ferroviaires élabore et révise les règlements et les normes qui traitent de certains aspects de l'exploitation ferroviaire comme le transport, les techniques et le matériel roulant. Elle doit examiner les changements techniques, organisationnels et administratifs de l'industrie ferroviaire et faire en sorte que les règlements correspondent aux importants changements économiques et sociaux auxquels le Canada doit faire face. Ces changements techniques sont suscités notamment par:

- les audiences tenues par le CTCF;
- les enquêtes instituées en vertu de l'article 226 de la *Loi sur les chemins de fer*;
- l'analyse des données dérivées des programmes du CTCF, dont il est fait mention ailleurs dans ce rapport;
- les observations formulées par les compagnies de chemin de fer, l'Association des syndicats de cheminots du Canada et le grand public; et
- les observations formulées par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux.

Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire

Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire (CCSF), créé par le CTCF en 1972, a tenu trois réunions en 1984. Elles étaient présidées par un

commissaire et regroupaient des dirigeants de compagnies ferroviaires, des représentants des cheminots canadiens ainsi que des représentants du CTCF.

Les sous-comités techniques et leurs groupes de travail, organes de fonctionnement du CCSF, ont tenu des réunions pour examiner en détail les nouveaux règlements à l'étude et les modifications aux règlements existants qui leur ont été proposées. Les nouveaux règlements concernaient la sécurité des trains de voyageurs, les communications ferroviaires, l'établissement des rapports d'incidents par les compagnies ferroviaires et les trousses de premiers soins dans les locomotives.

Les modifications aux règlements existants visaient notamment le passage de conduits sous les rails, CRC c. 1187 (E-10); les sifflets et cloches de locomotives, CRC c. 1166 (0-25); les étagements de voies, CRC c. 1191 (E-5); les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer, CRC c. 1171 (0-10); et le Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175 (0-8).

Règlements

La Commission a modifié le Règlement sur les roulements à rouleaux de wagons-marchandises, révoqué le Règlement sur les marchandises expédiées aux gares d'arrêt facultatif, CRC c. 1167 (0-4), et modifié le Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175 (0-8), en ce qui concerne les aiguilles de voies principales.

Compte tenu des modifications apportées en 1984 au *Code canadien du travail*, le CTCF doit réviser son Règlement sur la sécurité et la santé au travail. Ainsi, le CTCF et Travail Canada travaillent actuellement à l'élaboration d'un nouveau règlement qui devrait entrer en vigueur en juin 1986.

Les modifications suivantes ont été approuvées par le CTCF et sont actuellement à l'étude au Bureau du Conseil privé:

- modification au Règlement sur les radiocommunications ferroviaires;
- modification au Règlement sur les rapports concernant les boîtes chaudes;
- le Règlement sur l'équipement d'entretien ferroviaire;
- modification au Règlement sur les passages à niveau au croisement d'un chemin de fer et d'une voie publique, CRC c. 1184 (E-4);
- révision du Règlement sur les systèmes d'enclenchement de chemins de fer, CRC c. 1192 (E-13), et du Règlement sur les systèmes de commande de la circulation et des signaux de protection des chemins de fer, CRC c. 1194 (E-14);
- modification au Règlement sur la prévention des étincelles électriques sur les chemins de fer, CRC c. 1181 (E-16);
- modification au Règlement n° 0-8, Règlement unifié d'exploitation, CRC c. 1175, concernant la signalisation des ordres de marche et des zones de triage;
- modification au Règlement sur les normes applicables aux appareils de sécurité des chemins de fer, CRC c. 1171 (0-10); et
- révision du Règlement sur le matériel de traction des chemins de fer, CRC c. 1169 (0-21).

Les règlements suivants ont été approuvés par le CTCF mais n'ont pas encore été envoyés au Bureau du Conseil privé:

- révision du Règlement sur les freins à air des trains, CRC c. 1179 (0-20); et
- le Règlement sur l'inspection de sécurité des wagons-marchandises.

Passages à niveau

Mesures de protection

La Direction de l'ingénierie autorise la construction et la reconstruction des passages à niveau; l'installation et la modification de dispositifs d'avertissement automatique aux passages à niveau ainsi que d'autres améliorations pour la protection, la sécurité et la commodité du public; et la construction et la reconstruction de croisements étagés. Le financement fédéral assuré depuis le début du siècle à l'égard de tels projets a joué un rôle important dans la diminution des accidents aux passages à niveau.

Le personnel du Comité se rend sur les lieux lorsqu'il y a des morts ou des blessés et visite presque tous les autres passages à niveau où se sont produits des accidents moins graves. Chaque fois qu'il y a des blessés, un ordre de ralentir la vitesse à 25 milles à l'heure est systématiquement appliqué. Lorsque les passages à niveau publics ne sont pas munis de dispositifs automatiques de protection et qu'une inspection en a révélé la nécessité, le personnel du CTCF demande aux administrations locales de la voirie et aux chemins de fer d'appliquer des mesures correctives. Par ailleurs, lorsque des dispositifs automatiques de protection sont déjà installés aux passages à niveau, le CTCF les

examine afin de déterminer s'il y a lieu d'en ajouter d'autres.

Pour donner suite aux demandes qu'il a reçues et pour réaliser les travaux qu'il avait lui-même proposés, le CTCF a prévu, en vertu de l'article 20 de la *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemins de fer*, des engagements et des subventions de 10 millions de dollars dans le budget de 1984 au chapitre des projets approuvés. Dans le domaine des passages à niveau et des dispositifs d'avertissement, 259 projets ont été réalisés. Fait à noter, le financement des croisements étagés relève de Transports Canada et non de la CCT.

Le CTCF participe à la campagne Gareautrain qui a pour but de sensibiliser le public aux dangers que présentent les passages à niveau. Ce programme est financé conjointement par l'Association des chemins de fer canadiens et par Transports Canada. Des représentants de l'administration centrale et des bureaux régionaux du CTCF y participent à titre consultatif. Des programmes ont été institués dans huit provinces.

Le CTCF a également mis sur pied un groupe de travail chargé d'examiner le problème des accidents aux passages à niveau et d'élaborer des mesures visant à en réduire le nombre. Les premières réunions du groupe de travail ont eu lieu à la fin 1984. Le groupe se compose de représentants des sociétés ferroviaires, des syndicats de cheminots, des forces policières, de la campagne Gareautrain, de la Fédération des municipalités canadiennes et de Transports Canada.

Croisements étagés

Le gouvernement fédéral a financé la construction de quatre croisements étagés en vertu du Programme des projets spéciaux de relance. En outre, le CTCF a émis, en 1984, 32 ordonnances autorisant la construction et la reconstruction de croisements étagés.

Déplacement des voies

Une ordonnance rendue en 1981 avait autorisé le déplacement des voies du centre de la ville d'Amos (Qc). Les travaux entrepris à cette fin étaient terminés au début de l'été 1984. Des entretiens ont débuté en 1982 sur le déplacement des voies ferrées à Regina (Sask.) et le Comité a reçu une demande officielle de cette ville en mars 1984. Le financement a été approuvé par Transports Canada.

Systèmes de signalisation de contrôle du trafic ferroviaire

En 1984, 75 demandes de systèmes de signalisation de contrôle ferroviaire ont fait l'objet d'enquêtes et les travaux ont été terminés et approuvés. De plus, 239 projets divers de signalisation ont été étudiés, réalisés et approuvés.

Dispositifs de protection aux passages à niveau

Au cours de l'année, diverses améliorations ont été apportées aux dispositifs de protection aux passages à niveau: accroissement de la luminosité des appareils d'éclairage; accroissement de la fréquence de clignotement des appareils d'éclairage afin de les rendre plus visibles et plus efficaces; et remplacement des barrières peintes par des barrières recouvertes d'un revêtement réfléchissant rouge et blanc.

Des études approfondies ont été effectuées sur la fréquence des accidents à certains passages à niveau ainsi que sur les mesures correctives à prendre et sur les coûts d'immobilisations et les frais d'entretien annuels des dispositifs de protection aux passages à niveau en vue de simplifier le mode de paiement et de réduire les coûts imputés au budget des administrations de la voirie.

En outre, des études se sont poursuivies sur l'efficacité de l'illumination par projecteurs des passages à niveau ainsi que sur le recours à des signaux d'avertissement préalable qui se déclencheraient dès que quelqu'un s'approcherait de ces passages. Les agents de la Direction participent activement aux travaux des comités qui effectuent des recherches sur les dispositifs de protection.

La dernière année a vu la réalisation de 393 projets de construction relatifs au matériel de signalisation.

DIRECTION DE L'ANALYSE ÉCONOMIQUE DES CHEMINS DE FER

Cette Direction s'occupe de la comptabilité ferroviaire, du calcul des prix de revient et de l'analyse économique de services particuliers, y compris l'administration des subventions (voir les appendices X à XVIII).

En 1984, le Comité a approuvé les versements suivants:

Versements	Montant ($)
Loi sur le transport du grain de l'Ouest[1]	589 775 787
Loi sur les chemins de fer	
- Demandes anticipées en 1984[2]	42 169 910
- 1983[3]	37 146 900
- 1978-1982[3]	22 792 655
Total	**691 885 252**

[1] Conformément au Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, CP 1984-1184, 5 avril 1984.

[2] Conformément au crédit 85a (Transports), *Loi n°4 de 1975 portant affectation de crédits*.

[3] Versements supplémentaires conformément aux articles 256, 258, 261 et 272 de la *Loi sur les chemins de fer*.

Division de la comptabilité

Cette Division s'occupe de la classification uniforme des comptes (CUC), de la vérification des livres des chemins de fer, des taux d'amortissement, des taux du coût en capital et de l'analyse des projets d'investissement prévus dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LTGO).

Au nombre des activités importantes de l'année 1984, mentionnons l'identification et le règlement de problèmes transitoires de comptabilité et la distribution de bulletins d'interprétation et de modifications à la nouvelle CUC.

La Division s'est acquittée de ses responsabilités à l'égard de la vérification: elle a, par exemple, examiné les frais imputés à VIA Rail en 1983 par CN et CP Rail et vérifié divers projets importants dans le cadre programme connexe de vérification conjointement avec la Division de l'établissement du prix de revient et la Division de l'analyse des services. Elle a poursuivi sa révision des livres des sociétés ferroviaires afin de les adapter à la nouvelle CUC ainsi que la révision des méthodes d'établissement de requêtes en révision de taux d'amortissement.

Parmi les projets spéciaux entrepris par la Division au cours de l'année, on compte les rapports sur les projets d'investissement des sociétés ferroviaires prévus dans la LTGO et l'examen des méthodes de CN concernant la répartition des immobilisations par centre de coûts géographique.

Le Comité a entrepris une enquête importante sur les coûts en capital aux fins d'utilisation dans la procédure de réglementation en matière ferroviaire. Des audiences publiques de longue durée ont été tenues à Winnipeg, à Montréal et à Hull. Des représentants de sociétés ferroviaires, d'administrations provinciales et de groupes d'exploitation du blé y ont participé. Les dernières présentations des parties sont prévues pour février 1985.

Division de l'établissement du prix de revient

Cette Division élabore des méthodes et des systèmes informatisés pour les compagnies ferroviaires. Ceci comprend: la vérification des coûts unitaires et spécifiques devant déterminer les versements de subventions au titre des embranchements et des services voyageurs; l'examen des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail; le financement du programme d'audiences réglementaires; et la fixation des coûts de prescription des taux de transport de marchandises par chemin de fer, y compris le taux applicable au grain visé par la LGTO. En outre, la Division assure des services informatisés à l'égard de l'ensemble des activités du Comité.

La Division a vérifié les derniers coûts unitaires de CP Rail et de CN pour 1983 et elle a participé à la vérification des frais imputés par CN et CP Rail à VIA Rail pour 1982 et 1983. L'énoncé justificatif de ces frais figure en détail dans les accords d'exploitation conclus entre les sociétés ferroviaires. La Division a aussi publié, en août 1984, un rapport à jour intitulé *Une comparaison des méthodes de calcul des coûts de Amtrak et VIA* qui explique les méthodes comptables utilisées par les deux sociétés ferroviaires (pour les années 1982 et 1983).

En 1984, la Division a établi le coût des paiements de subventions applicables à l'exploitation des embranchements de CN pour 1981. Elle est actuellement en train d'achever d'établir le coût des paiements applicables à 1982 pour CN et à ceux de 1981 et 1982 pour CP Rail.

La nouvelle tâche la plus importante confiée à la Division consiste à prévoir le coût du transport ferroviaire du grain de l'Ouest pendant la campagne agricole 1984-1985, dans le but de calculer le nouveau barème pour les expéditions du grain statutaire, comme le prévoit la LTGO. La Division est ainsi chargée de déterminer, chaque

année, quels embranchements de l'Ouest seront désignés comme étant tributaires du grain et de recommander au ministre des Transports le montant de l'indemnité de CN. En 1985, la Division entreprendra la première révision complète des frais de transport du grain, comme le prescrit la LTGO.

Dans le cadre de sa responsabilité qui consiste à assurer des services informatisés à toutes les directions du CTCF, la Division a conçu plusieurs nouveaux systèmes informatisés, notamment pour les demandes d'indemnité déposées par les sociétés ferroviaires en vertu de la LTGO. La Division a fait l'achat de nouveaux micro-ordinateurs pour faciliter le traitement effectué sur les plus petits systèmes du CTCF et réduire l'augmentation des frais de prestation de services informatisés.

Division de l'analyse des services

Cette Division verse les subventions conformément à la LTGO; détermine et recommande les paiements à verser, à titre de subventions, aux compagnies ferroviaires dont les services obligatoires au public sont déficitaires; assure des services d'analyse à l'occasion des audiences publiques; mène annuellement des enquêtes sur les montants que CN et CP Rail exigent de VIA Rail; et établit des prévisions de coûts pour déterminer l'échelle des tarifs marchandises.

Au cours de l'année, la Commission a encore donné son appui financier aux services voyageurs admissibles non exploités par VIA Rail. Au 31 mars 1984, on avait réglé complètement les demandes de subventions applicables aux années 1978-1981 pour des embranchements de CN et on a entrepris un projet analogue dans le but de régler les demandes de CN pour 1982 et celles de CP Rail pour 1981 et 1982.

Dans le cadre du programme d'audiences sur les embranchements instauré en juillet 1981, dix audiences publiques ont été tenues en 1984 sur des requêtes en abandon d'embranchements, dont quatre par la Division de l'Ouest. Des avis concernant cinq autres requêtes ont été publiés pour obtenir une réponse du public sans qu'il ait fallu tenir d'audiences publiques. En outre, les compagnies ferroviaires ont déposé dix nouvelles requêtes en abandon d'embranchements en 1984. Au total, 28 décisions ont été rendues pendant l'année à l'égard de ce type de requêtes, dont sept par la Division de l'Ouest.

À la demande du ministre des Transports, la Commission fait annuellement enquête sur les montants que CN et CP Rail imputent à VIA Rail pour des services exploités dans le cadre des services voyageurs de VIA Rail. Les montants sont analysés pour vérifier si ces coûts sont déterminés conformément au Règlement de la Commission sur le calcul des frais ferroviaires. Le 30 juin 1984, soit à la date prévue, la Commission a rendu compte au ministre des résultats de la vérification qu'elle avait effectuée pour l'année 1982. La Division a participé à l'enquête du CTCF sur le respect des horaires des services de VIA Rail au cours de l'hiver 1983-1984 et elle aide actuellement le groupe de travail des services voyageurs qu'a formé le ministre des Transports.

La Division a procédé à l'établissement du prix de revient des chemins de fer afin de fixer les tarifs du transport des marchandises liés aux subventions accordées en fonction des tarifs en vigueur dans l'Est et du transport des produits du colza régis par le décret CP 1976-894. La vérification des coûts de transport liés aux tarifs de l'Est des mouvements de CN et de CP Rail pour l'année 1982 a été achevée en 1984. La Division a vérifié les coûts des mouvements du colza qui seront effectués en 1985 par CN et CP Rail et elle a fait part de ses constatations aux deux compagnies aux fins de fixation de tarifs.

En juillet, le personnel de la Division a terminé le rapport portant sur les méthodes d'établissement du prix de revient destinées au calcul des tarifs pour le transport par conteneurs entre Terre-Neuve et le continent. À la fin de l'année, l'affaire avait fait l'objet d'une audience publique et de deux ordonnances provisoires rejetant certains tarifs non compensatoires. La deuxième ordonnance exigeait également que CN applique les méthodes provisoires d'établissement du prix de revient pour tout transport par conteneurs à destination et en provenance de Terre-Neuve et que les sociétés ferroviaires déposent de nouveau, à des niveaux compensatoires, tous les tarifs jugés non compensatoires en vertu des critères déterminés par les ordonnances provisoires.

COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS

Paul Langlois[1] / M.D. Armstrong[2], président

J.-L. Bourret
D.H. Chapman
Yves Dubé
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]
R.J. Orange
Anne-Marie Trahan, c. r.
J. D. Thompson, c. r.[4]
B.R.Wolfe

[1] Nomination le 10 décembre 1984.
[2] Quitte la présidence le 10 décembre 1984. Demeure membre du Comité.
[3] Nomination le 9 juillet 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS AÉRIENS (CTA) a été créé en vertu de la *Loi nationale sur les transports* afin d'assumer l'application de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et la rédaction du Règlement sur les transporteurs aériens que la Commission promulgue par la suite.

Responsabilités et pouvoirs

Vue d'ensemble

En vertu de la *Loi nationale sur les transports*, le Comité veille à promouvoir un réseau national de transport aérien efficace, aux plus bas tarifs possibles, capable de répondre aux besoins de voyages aériens des Canadiens et des visiteurs au Canada. Le CTA réglemente l'entrée des transporteurs aériens sur le marché et leur sortie, veille à ce que les tarifs imposés par les transporteurs aériens soient justes et équitables, fait respecter la réglementation économique fixée par la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, élabore et promulgue des ajouts et des modifications au Règlement sur les transporteurs aériens, afin d'assurer la réglementation économique efficace du transport aérien, et conseille le ministre des Transports sur les questions touchant à l'aviation civile.

Permis

Aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, l'exploitation de services aériens commerciaux exige la délivrance de permis aux transporteurs aériens. Dans certains cas, il doit être prouvé que les services proposés répondent aux besoins présents et futurs du public, alors que d'autres demandes n'ont qu'à faire la preuve de la capacité financière et opérationnelle du transporteur.

Toutefois, aucun permis n'est requis pour des activités comme la pulvérisation des récoltes par les agriculteurs autorisés, l'utilisation d'un aéronef par un employé pour son employeur, les spectacles aériens, les démonstrations d'aéronefs et les sauts en parachute.

Pour obtenir un permis ou une dispense, à l'exception des cas relatifs aux services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis, les transporteurs intérieurs et étrangers doivent déposer une demande auprès du Comité. Le processus comporte, la cas échéant, un avis destiné à obtenir les réactions du public et des transporteurs aériens concurrents. Dans les cas où l'intérêt du public ou les conséquences pour les concurrents sont exceptionnels ou lorsque le dossier est insuffisant, on tient des audiences publiques.

Après avoir examiné la requête accompagnée des documents qui la justifiaient et les objections ou demandes de modification y afférentes, le CTA rend une décision qui, si elle est favorable, donne lieu à la délivrance d'un permis approprié sous réserve que le requérant se conforme aux exigences spécifiques du CTA.

Les requêtes des transporteurs canadiens visant l'exploitation de services locaux, régionaux et de navette entre le Canada et les États-Unis sont soumises au ministre des Transports. Si ce dernier juge que la requête répond aux critères énoncés dans l'échange de notes diplomatiques entre les deux gouvernements, il la transmet au CTA, qui procédera au choix d'un transporteur aérien canadien. Le CTA publie alors un avis en vue de solliciter des requêtes concurrentes. Le transporteur jugé le plus approprié est choisi et un permis lui est délivré conformément à l'article 16 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Tarifs

Les prix et les conditions de transport des voyageurs et des marchandises sont régis par les tarifs publiés par les transporteurs, déposés auprès du Comité et acceptés par lui. Le public peut se procurer ces tarifs auprès du transporteur ou du CTA.

Les tarifs doivent être clairs et précis. Les conditions de transport et le niveau des taux doivent être justes et raisonnables. Le CTA est autorisé à prendre certaines mesures en présence de prix qui ne sont pas raisonnables ou en cas de discrimination.

Surveillance

Le Comité doit également s'assurer que personne n'exploite un service aérien commercial sans être titulaire d'un permis valide ou que les titulaires de permis n'exploitent pas de tels services dans des conditions contrevenant à leurs permis ou à leurs tarifs. Dans de tels cas, des inspecteurs et le personnel chargé de la délivrance des permis et des tarifs effectuent une enquête.

Analyse de la réglementation

Le Comité revoit le Règlement sur les transporteurs aériens de sa propre initiative ou lorsque les transporteurs aériens ou le public attirent son attention sur l'existence de problèmes. Les changements proposés sont annoncés, les commentaires des personnes intéressées sont examinés et, lorsque cela est jugé pertinent, des recommandations sont soumises à la Commission aux fins d'enregistrement et de promulgation.

Administration des subventions

La politique du gouvernement fédéral relative aux transporteurs aériens régionaux permet à Quebecair et à Eastern Provincial Airways de recevoir certaines subventions. Le Comité administre ce programme de subventions en vérifiant la situation financière des transporteurs et en autorisant les subventions.

Le gouvernement approuve deux autres subventions directes qui sont versées par Transports Canada. Ces paiements sont vérifiés par le personnel du CTA, qui fait des recommandations à Transports Canada.

Organisation

Le personnel du Comité est réparti entre six directions: Administration, Analyse de la réglementation, Transport aérien international, Permis, Tarifs et Surveillance. Ces directions font rapport au CTA par l'intermédiaire de son directeur exécutif.

Direction de l'administration

La Direction de l'administration comprend le Secrétariat du Comité et la Section des services financiers et administratifs.

Le Secrétariat prépare les décisions, les ordonnances, les avis d'audience ainsi que les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions du CTA.

La Section des services financiers et administratifs coordonne les prévisions budgétaires, surveille la gestion générale des ressources humaines et financières du CTA et coordonne également les mesures administratives quant à la gestion du personnel du CTA.

Direction de l'analyse de la réglementation

Les cinq divisions de cette Direction effectuent des analyses et conseillent le Comité dans les domaines de l'économie, de la réglementation, des finances, de l'exploitation et de la politique.

La Division de l'analyse des études économiques conseille le CTA dans le domaine économique, évalue les requêtes afin de déterminer si les services projetés répondent au critère de la commodité et de la nécessité publiques et à celui de l'intérêt public, fournit du personnel de soutien lors des audiences et mène des enquêtes et des études économiques sur des activités déterminées de transporteurs aériens et sur l'ensemble de l'industrie aéronautique.

La Division des vérifications surveille les pratiques comptables des transporteurs aériens et, au besoin, formule des recommandations sur les changements à apporter aux politiques, règles et règlements d'ordre financier du CTA, ainsi que sur les normes de capacité financière applicables à tous les transporteurs aériens canadiens. Elle évalue toutes les demandes déposées auprès du CTA en vue de nouveaux services aériens, de transferts, de cessions de contrôle, de fusions et d'amalgamations afin de faire des recommandations par rapport aux exigences financières à imposer, de manière à ce que les transporteurs canadiens qui obtiennent un permis de service aérien commercial, et ceux qui étendent leurs activités, entreprennent ces activités nouvellement autorisées sur une base financière solide. Le personnel de la Division effectue des enquêtes

spéciales et des vérifications sur place afin de déterminer la situation financière des transporteurs ainsi que la validité des demandes de subventions et d'offrir des conseils et une aide d'ordre financier à la Direction de la surveillance.

La Division de l'analyse financière conseille le CTA à propos du caractère équitable et raisonnable des projets de modifications des taux et des tarifs, des subventions aux transporteurs aériens et de la capacité financière des transporteurs assurant des services aériens d'affrètement intérieurs et internationaux.

La Division de l'analyse de l'exploitation étudie l'exploitation et la gestion des transporteurs aériens et fait des enquêtes et des rapports sur le rendement et les caractéristiques d'utilisation des aéronefs et du matériel utilisés dans le cadre de certains services aériens commerciaux. La Division est également chargée de superviser le traitement informatisé des statistiques de l'aviation, de coordonner les projets de traitement électronique des données et de donner conseil sur les initiatives de traitement électronique des données.

La Division des conseils en matière de politique élabore et recommande des changements aux aspects économiques du Règlement sur les transporteurs aériens et seconde le CTA dans sa tâche de conseiller le ministre des Transports sur l'élaboration des politiques gouvernementales dans le domaine aéronautique. De plus, elle examine et recommande des modifications aux exigences du CTA en matière de rapports statistiques et le représente à des conférences de nature économique et statistique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Direction du transport aérien international

Cette Direction s'assure que les accords bilatéraux et multilatéraux applicables aux services aériens internationaux répondent aux besoins des Canadiens et rapportent le maximum d'avantages économiques aux transporteurs aériens canadiens. La Direction conseille aussi le Comité de la politique en matière de transport international sur des questions de politique concernant le transport aérien international.

La Direction collabore, avec d'autres ministères, à la préparation et à la négociation d'accords avec des gouvernements étrangers donnant lieu à la création ou à la modification de services aériens internationaux; aide à la mise en oeuvre et à l'administration de ces accords; consulte les autorités aéronautiques étrangères au sujet de l'exploitation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement; et représente les intérêts canadiens aux réunions de l'OACI et la Commission européenne de l'aviation civile.

Direction des permis

La Direction des permis comprend quatre divisions: Services intérieurs, Services internationaux, Analyse des permis et Permis, Section des documents.

La Division des services intérieurs s'occupe principalement de l'analyse et du traitement des requêtes en obtention de permis de transport intérieur et conseille le Comité au sujet de l'observation des conditions de permis et des articles pertinents du Règlement sur les transporteurs aériens.

La Division des services internationaux est principalement chargée de traiter les requêtes visant la prestation de services aériens internationaux à horaire fixe et d'affrètement en provenance et à destination du Canada. Elle exerce un contrôle sur les nombreux vols internationaux d'affrètement avec réservation anticipée et voyage tout compris ainsi que sur les affrètements assurés au moyen de gros aéronefs entre des points situés au Canada. Cette Division participe également à certaines négociations internationales entre le Canada et d'autres pays.

La Division de l'analyse des permis examine les permis avant leur délivrance, fournit des rapports analytiques sur les règlements, les permis et les requêtes. Elle contribue à l'élaboration de modalités concernant les permis et met en action des projets spéciaux afférents à la délivrance de permis et à des questions connexes.

Direction de la surveillance

Cette Direction comprend des bureaux à l'administration centrale et dans six villes canadiennes: Vancouver, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. (L'ouverture des bureaux de Toronto et de Moncton est prévue pour février 1985.)

La Direction de la surveillance est chargée d'enquêter sur les activités illégales des transporteurs aériens. Un protocole d'entente sur la surveillance a été ratifié par la Gendarmerie Royale du Canada et Transports Canada qui, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents, coordonnent les interventions qui sont faites en réponse aux plaintes reçues dans ce domaine.

Direction des tarifs

La Direction des tarifs compte quatre divisions: Services à horaire fixe-Amérique du Nord, Services à horaire fixe internationaux, Services d'affrètement et Tarifs, Section des documents.

Les deux divisions de services à horaire fixe sont chargées des tarifs passagers, des tarifs marchandises et des services à taux unitaires des transporteurs aériens réguliers des classes 1, 2, 3, 8, 9-2 et 9-3. La Division des services d'affrètement est chargée des tarifs et des services d'affrètement des transporteurs des classes 4 et 9-4. La Division des tarifs, Section des documents tient le dossier public de tous les tarifs et tableaux de service à horaire fixe ou régulier déposés auprès du Comité.

Il incombe à la Direction des tarifs de conseiller et d'aider le CTA dans l'administration des politiques de ce dernier afférentes à l'établissement et au dépôt de tarifs, de conditions de transport et de tableaux de services à horaire fixe ou régulier par les transporteurs canadiens et étrangers et aux pratiques connexes. La Direction est chargée d'examiner, d'analyser et de signaler les tarifs ou pratiques qui pourraient être injustes, déraisonnables, indûment discriminatoires ou préférentiels; d'enquêter sur des plaintes déposées par le public ou d'autres transporteurs aériens; de s'assurer que les tarifs déposés sont observés; et de protéger les intérêts des consommateurs ainsi que de fournir de l'information et des avis à d'autres divisions et directions de la CCT, aux ministères des gouvernements fédéral et provinciaux et au public en général.

Points saillants des activités

De nouveaux accords aériens bilatéraux ont été signés, en 1984, avec Singapour, la Yougoslavie, la Grèce et la Nouvelle-Zélande. L'accord avec Singapour, signé le 12 juin 1984, contient des dispositions pour la prestation future de services aériens entre les deux pays et au-delà de leurs territoires, sur une route transatlantique via l'Europe et (ou) le Moyen-Orient et l'Asie, et sur une route transpacifique via des points intermédiaires de l'Asie du Sud-Est et (ou) du Pacifique. L'entente conclue avec la Yougoslavie le 16 novembre 1984 fixe le cadre de réglementation des services aériens réguliers sans escale, assurés par un transporteur canadien à partir du Canada jusqu'à Belgrade et (ou) Zagreb et au-delà, via des points intermédiaires, et des services assurés par une ligne aérienne yougoslave à partir de la Yougoslavie, via un point intermédiaire en Europe, jusqu'à Montréal et Toronto, et au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis. L'accord avec la Grèce, signé le 20 août 1984, autorise un transporteur aérien grec à exploiter un service direct jusqu'à Montréal et Toronto et possiblement au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis, et un transporteur canadien à exploiter, via des points intermédiaires, un service jusqu'à Athènes et au-delà de cette ville. En vertu de l'accord avec la Nouvelle-Zélande, entériné le 30 novembre 1984, le transporteur canadien désigné sera à même de commencer à exploiter un service direct à destination de la Nouvelle-Zélande (Auckland, Christchurch), à partir de novembre 1985, via Honolulu et Nadi. Les droits accordés à la Nouvelle-Zélande prévoient un service Nouvelle-Zélande - Canada (Vancouver ou Toronto) via deux points intermédiaires.

Des modifications ont été apportées en 1984 aux accords conclus avec l'Inde et les États-Unis.

Une compagnie aérienne indienne désignée est maintenant autorisée à desservir Toronto, en plus de Montréal, sur une route transatlantique via l'Asie, à l'ouest de l'Inde, et (ou) l'Europe et un point situé au-delà de Montréal, jusqu'à un point situé aux États-Unis, et à desservir Vancouver sur une route transpacifique. Un transporteur canadien est maintenant autorisé à desservir Bombay et Delhi sur une route transatlantique via l'Europe et l'Asie, à l'ouest de l'Inde, et des points au-delà de l'Inde, et un autre transporteur peut desservir Delhi ou Calcutta sur une route transpacifique.

Aux termes des notes dipiomatiques échangées en mai 1984 avec les États-Unis, la route Toronto/Montréal - San Juan et au-delà de ce point était ajoutée à la liste des routes canadiennes, et la route San Juan - Toronto/Montréal à la liste des routes américaines. Deux accords ont été conclus en août 1984,le premier portant sur un cadre de réglementation révisée des services régionaux, locaux et de navette et le second, sur un programme de services aériens transfrontaliers conçu, à titre d'essai pour aider les aéroports sous-utilisés.

Des consultations portant principalement sur des questions de tarifs et d'affrètement ont eu lieu en décembre 1984 avec les services aéronautiques hollandais.

Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

Un représentant du CTA a continué à remplir les fonctions de délégué canadien substitut auprès du Comité des transports aériens de l'OACI qui est

le comité de l'OACI s'occupant du transport aérien et de questions économiques.

Les représentants du CTA ont participé à la 25e session (extraordinaire) de l'assemblée de l'OACI tenue à Montréal, du 24 avril au 10 mai 1984. Cette réunion a abouti à l'adoption d'une modification de l'article 3 de la convention de Chicago, réaffirmant le principe de la non-utilisation d'armes contre un avion de ligne en vol et établissant certains critères de base pour l'interception d'un aéronef civil.

Un représentant du CTA a également assisté, en qualité d'observateur, à la 8e réunion du Panel d'experts de l'OACI sur les modalités d'établissement des tarifs et des taux internationaux (Montréal, du 9 au 19 octobre 1984). Le Panel a étudié un certain nombre de problèmes techniques relatifs aux tarifs en vue de formuler des propositions aux organismes et pays membres de l'OACI.

Autres réunions internationales

Un membre du personnel du CTA a participé à une réunion d'experts sur la Déclaration de Bonn de 1978 relative au détournement d'aéronefs (Londres, les 12 et 13 avril 1984). La réunion a porté, notamment, sur l'application de mesures de surveillance obligatoires, prévues dans la déclaration.

Un représentant du CTA a également participé, en qualité d'observateur, à la 8e réunion sur l'établissement des tarifs de transport dans l'Atlantique Nord tenue par la Commission européenne de l'aviation civile et les États-Unis (Paris, du 5 au 9 mars 1984). La réunion a permis de clarifier un certain nombre de questions importantes pour le maintien du système d'établissement des tarifs transatlantiques de 1982.

La Direction a continué à assumer la présidence du comité national de facilitation dont les travaux portent sur le programme de facilitation de l'OACI (Annexe 9 à la Convention de Chicago) ainsi que du Comité interministériel pour les activités de l'OACI relatives au droit aérien international.

Réunions avec les associations de transporteurs aériens

À l'invitation des organismes concernés, les commissaires et cadres supérieurs du CTA ont assisté aux assemblées annuelles d'associations de transporteurs aériens, tenues au cours de l'année, et qui ont fourni d'excellentes occasions d'établir un dialogue avec les transporteurs canadiens et étrangers et de répondre directement aux questions qui intéressent l'industrie.

Tarifs et taux

Le programme «6, 5 et 4» du gouvernement fédéral a obligé le Comité à contrôler les augmentations de tarifs, de taux et de fret imposées par les transporteurs aériens jusqu'en décembre 1984.

En 1984, des modifications d'importance ont été apportées aux procédures de dépôt de tarifs intérieurs par les transporteurs assurant des services à horaire fixe. En vertu des avis publiés en mai et révisés en septembre, le CTA a établi des zones de flexibilité dans le cadre desquelles les tarifs pourraient être réduits et déposés sur préavis d'un jour franc. De plus, les tarifs ne faisant pas partie des zones de flexibilité pourraient être déposés sur préavis de 14 jours, au lieu de 30 ou 45 jours.

L'assouplissement de la réglementation s'est poursuivi par l'acceptation de tarifs de promotion (par exemple, les programmes pour voyageurs assidus) et la suppression des restrictions sur l'inclusion de services de correspondance dans les tarifs des services à horaire fixe offerts pour concurrencer ceux des services d'affrètement.

Modifications au Règlement sur les transporteurs aériens

Modifications approuvées par la Commission

Un certain nombre de modifications ont été apportées en 1984 au Règlement sur les transporteurs aériens. Elles portent sur les points suivants:

L'annulation des dispositions relatives aux vols d'affrètement à réservation anticipée (VARA intérieurs) qui précisent les modalités et les conditions des frais de réservation tardive, de la pénalité en cas de changement de réservation et de la retenue du dépôt reçu des passagers; l'élimination de la distinction faite entre les activités inter-régionales et régionales des VARA intérieurs; l'annulation de la disposition qui accorde le droit exclusif aux transporteurs régionaux d'assurer des VARA dans leur région; la modification des dispositions régissant les requêtes en autorisation d'exploiter des VARA intérieurs en vue de permettre au Comité d'examiner l'effet des activités proposées; la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA intérieurs; et la diminution du préavis applicable aux demandes visant le regroupement de VARA intérieurs;

L'autorisation pour les transporteurs aériens des classes 1, 2 et 3 d'affréter des aéronefs d'autres transporteurs en vue de desservir les points qui figurent à leurs permis et ce, à un taux unitaire de trafic, lorsqu'ils ont besoin d'un aéronef supplémentaire pour répondre à la demande très élevée ou à cause de problèmes d'entretien;

Une prolongation jusqu'au 31 décembre 1987 de la date d'expiration de certaines dispenses relatives aux services aériens commerciaux assurés au moyen d'aéronefs à voilure tournante; et l'exclusion des héliporteurs de l'application de l'article 113 du Règlement sur les transporteurs aériens jusqu'au 31 décembre 1987, en ce qui concerne les affrètements sous contrat pour des périodes de 30 jours ou plus;

L'exemption des exploitants d'aéronefs ultra-légers de l'exigence de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial pour la location d'un aéronef sans équipage ou l'utilisation d'un tel appareil dans le cadre de l'entraînement au vol; et une dispense accordée aux exploitants d'aéronefs ultra-légers de l'obligation de souscrire une assurance responsabilité conformément au Règlement sur les transporteurs aériens, à condition qu'ils affichent des avis publics annonçant qu'ils n'ont pas souscrit cette assurance; et

Des modifications comprenant les versions françaises de l'article 17 et de certaines dispositions des VARA et des VARA intérieurs; les définitions de «inspection, reconnaissance et publicité aériennes», «service aérien commercial», «paiement ou toute autre rémunération» et «mille»; et l'explication des paragraphes 112(4), 112(10) et 143(2).

Modifications à l'étude au 31 décembre 1984

Les modifications au Règlement à l'étude (dont la plupart ont fait l'objet d'un avis public) mais qui n'ont pas encore été soumises à la Commission portent sur les points suivants:

L'exemption de la majorité des transporteurs aériens qui effectuent un changement de contrôle, un regroupement, un fusionnement, une location ou un transfert de l'obligation de donner un avis public ou d'un autre type et l'exemption dont bénéficient les transactions correspondantes des exigences de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* si le Comité juge que ces transactions ne restreignent pas indûment la concurrence ni ne sont préjuciables à l'intérêt du public;

L'adjonction de la définition «Sud du Canada»; l'exemption accordée à ceux qui déposent une requête en autorisation d'exploiter des services d'affrètement entièrement dans le sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe, de l'obligation de prouver que le service est requis par la commodité et les besoins du public; l'obligation pour un requérant d'être admissible, de prouver que le service proposé sera rentable et que sa situation financière lui permet d'assurer le service; et l'octroi d'une dispense de l'application du Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) pour les services de la classe 4 assurés entièrement dans le sud du Canada, au moyen d'aéronefs à voilure fixe;

L'exemption d'un requérant, qui veut supprimer ou modifier un groupe, un type ou le mode de propulsion d'un aéronef pour des services des classes 1, 2 ou 3 assurés entre des paires de villes dans le sud du Canada, de l'obligationde répondre au critère de la commodité et des besoins du public; et l'obligation imposée à ce requérant de prouver que sa situation financière lui permet d'exploiter un service de la classe 1, 2 ou 3 au moyen d'un aéronef d'un groupe autre que celui prévu à son permis;

La modification des dispositions actuelles régissant des requêtes en autorisation d'exploiter des vols d'affrètement pour voyagetout compris et des vols d'affrètement à but commun, et l'application de ces dispositions aux VARA pour que le Comité examine, à sa discrétion, l'effet des activités proposées sur l'intérêt public; l'annulation des dispositions des VARA précisant les conditions des frais de changement de réservation; l'élimination des dispositions afférentes à la retenue du dépôt reçu des passagers; et la réduction de la période de réservation anticipée pour les VARA entre le Canada et les États-Unis;

La réduction des formalités administratives liées à l'exploitation de vols d'affrètement;

L'adjonction des définitions de «service de courrier» et «transport de porte à porte»; l'autorisation des affrètements partagés pour les services aériens de messageries intérieurs, à condition que tous les affréteurs soient des compagnies; la suppression de la restriction imposée aux services de messageries aériennes intérieurs et internationaux sur les types de marchandises qui peuvent être transportées, l'annulation de toute mention des articles qu'il est interdit de transporter en vertu de lois ou de règlements qui ne sont pas du ressort du Comité

et l'interdiction d'acheminer du trafic fortuit; et l'autorisation accordée aux transporteurs à taux unitaires de déposer des tarifs applicables aux expéditions de messageries, sur préavis d'au moins un jour;

L'introduction du concept de contrat de location-acquisition; une définition plus précise des modalités de la location sans équipage; et l'exemption du loueur d'un aéronef sans équipage ou par contrat de location-acquisition, de l'obligation de détenir un permis en vue d'assurer un service aérien commercial et de toutes les dispositions du Règlement sur les transporteurs aériens;

L'autorisation accordée aux vendeurs d'aéronefs de faire un certain nombre de démonstrations de leur aéronef à des acheteurs éventuels et de pouvoir récupérer certains coûts d'exploitation directe auprès des clients, sans qu'il ne leur soit nécessaire de détenir un permis d'exploitation d'un service aérien commercial;

L'explication selon laquelle un service d'affrètement de la classe 4 doit être assuré entre des points situés au Canada ou à partir d'un point situé au Canada et un point qui ne fait pas partie du territoire d'un autre pays; et l'autorisation d'exploiter des services de la classe 7 (spécialisés) au moyen d'un aéronef que le transporteur est autorisé à utiliser dans le cadre de son permis de la classe 4;

La définition du terme «dans une situation d'urgence»; l'exemption des propriétaires ou exploitants d'aéronefs privés, ou de transporteurs aériens qui ne détiennent pas de permis approprié, de l'obligation de détenir un permis pour assurer un service aérien commercial dans une situation d'urgence; et, pour ces exploitants, une exemption additionnelle de l'obligation de détenir un certificat d'exploitation;

La redéfinition de «affrètement à terme» et l'ajout des définitions «affrètement à court terme» et «affrètement à long terme» relativement aux activités assurées au moyen d'aéronefs à voilure tournante, grâce auxquelles les taux peuvent être négociés pour les affrètements à terme ou à long terme, selon la durée de l'utilisation de l'aéronef;

L'insertion, dans le Règlement sur les transporteurs aériens, des conditions et exigences relatives à la propriété, aux capitaux propres et au financement que le Comité a eu pour politique d'imposer pendant un certain nombre d'années aux transporteurs autorisés éventuels;

L'adjonction des conditions et exigences applicables aux transporteurs aériens en faillite ou mis sous séquestre qui permettraient, entre autres, un changement de contrôle provisoire en faveur d'un syndic de faillite ou d'un séquestre; et l'inclusion de dispositions exigeant que des informations détaillées et circonstancielles sur ces transporteurs soient fournies au Comité; et

L'explication de la disposition aux termes de laquelle les transporteurs de la classe 4 sont dispensés de l'obligation de déposer un tarif pour les services de la classe 7 qu'ils sont autorisés à assurer.

Rapports et études

En avril, le Comité a publié son *Rapport du panel de l'audience: Réglementation des services aériens de courrier*. Le rapport traitait des questions relatives aux services aériens de messageries assurés par les affréteurs et au contrôle tarifaire des taux applicables aux effets de courrier. Il contenait des recommandations visant à assouplir la réglementation des services de messageries, de façon à améliorer l'accès des affréteurs à ce type de trafic et à réduire le délai imposé aux transporteurs assurant des services à taux unitaires qui veulent modifier leurs tarifs pour l'acheminement de ce trafic.

Environ un mois après la fin de l'audience sur les questions d'affrètement intérieur et de tarifs aériens, le Panel a publié un rapport provisoire en mai 1984. Ce rapport contenait un certain nombre de recommandations concernant la structure de l'industrie du transport aérien canadien, l'interprétation du critère de la commodité et des besoins du public, la tarification, les affrètements intérieurs, les personnes handicapées, les systèmes de réservation informatisés, les modalités du CTA ainsi qu'un plan de mise en oeuvre de ces recommandations.

À la demande du ministre des Transports, le CTA a examiné ses procédures de délivrance de permis et, en août, a publié un rapport sur les changements qui permettront d'accélérer et de simplifier la procédure concernant les requêtes en obtention de permis déposées auprès du CTA et sur des questions connexes.

La série d'audiences qui a eu lieu en juin et en juillet dans 19 collectivités, du Labrador au Yukon, a eu pour résultat la publication d'un rapport sommaire en novembre, intitulé *Les services aériens des régions éloignées et du Nord sont-ils adéquats?* Ce rapport énonçait plusieurs recommandations

relatives au recrutement des autochtones et plus particulièrement à l'utilisation de leur langue, aux subventions, aux frais gouvernementaux, au prix du transport aérien, aux lignes de démarcation, au rôle de la concurrence, aux restrictions incluses dans les permis, à la protection et aux procédures.

Les documents suivants ont été publiés en 1984: *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1982*, *L'industrie de l'exploitation des hélicoptères au Canada, 1983*, *Transporteurs canadiens de niveau I: Analyse de l'industrie, 1982* et *Transporteurs canadiens de niveau I: Analyse de l'industrie, 1983*. Ces rapports fournissent des données annuelles sur les secteurs pertinents de l'industrie.

Subventions accordées aux transporteurs aériens régionaux

Des vérifications ont été effectuées, conformément à la politique sur les subventions versées aux transporteurs aériens régionaux, relativement aux activités de 1983 de Quebecair et de Eastern Provincial Airways. Le Comité a versé des subventions à Quebecair pour ses services en bas de la Rive Nord et à Eastern Provincial Airways pour un nombre limité de routes dans l'est du Canada.

Subventions accordées au service aérien local

Au nom de Transports Canada, le Comité a effectué une vérification du montant des subventions à verser par Transports Canada à Perimeter Airlines (Inland) Ltd. pour assurer des services sur les routes Winnipeg-Dauphin-Brandon et Winnipeg-Dauphin-Yorkton-Saskatoon et à Québec Aviation pour assurer des services sur la route Gatineau-Québec-St-Léonard-Fredericton.

Surveillance

En 1984, la Direction de la surveillance a fait enquête sur 367 causes, dont 189 ont été renvoyées à la Gendarmerie Royale du Canada pour que celle-ci mène une enquête circonstanciée en vue de poursuites éventuelles. Les peines infligées par la Cour vont du simple rejet à des amendes de 19 500 $.

Le personnel de la Direction a poursuivi ses activités dans le domaine de la formation avec ses homologues de la Canadian Air Transport Administration et a donné quatre conférences à la Gendarmerie Royale, au Canada, sur les procédures d'enquête, aux termes de la Partie II de la *Loi sur l'aéronautique* et des règlements y afférents.

Audiences publiques

En 1984, le Comité a tenu sept audiences publiques pendant environ 65 jours.

La plupart de ces audiences ont été décidées par le CTA, soit de son propre chef ou sur les instances du ministre des Transports d'alors, dans le but de déterminer si la prestation de services et l'élaboration de tarifs pouvaient faire plus de place à la concurrence. Après la tenue, en novembre 1983, d'une conférence préalable à l'audience, le CTA a tenu des séances entre février et avril 1984 à divers endroits depuis les provinces de l'Atlantique jusqu'au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest.

Afin d'accorder la même attention aux besoins particuliers des régions éloignées et du Nord, le CTA a également tenu une audience en juin et en juillet dans diverses localités du Labrador, de l'est et du nord du Québec, du nord de l'Ontario et du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

Décisions et ordonnances

Pendant l'année civile 1984, le Comité a délivré environ 770 décisions et 873 ordonnances. Le tableau de la page suivante montre les plus importantes des décisions rendues.

Décisions importantes

Décision n°	Date	Objet	Disposition
8570	31 déc. 1984	Quebecair - Adjonction du point Ottawa aux permis ATC 453/49(S) et ATC 2250/73(NS)	Approuvée sous réserve de modification
		Québec Aviation - Adjonction du point Ottawa au permis ATC 3297/81(NS)	Approuvée sous réserve de modification
8512	28 nov. 1984	Nordair - Changement de contrôle d'Air Canada à Innocan	N'a pas été rejetée
8477	16 nov. 1984	Regroupement des permis ATC 1788/68(S) et ATC 3205/81(S) de PWA et adjonction du point Thunder Bay	Approuvée
8292	23 août 1984	Eastern Provincial Airways - Changement de contrôle à CP Air	N'a pas été rejetée
8168	11 juill. 1984	Soundair - Service aérien commercial international entre points déterminés de la classe 9-3, Toronto-Dayton	Approuvée sous réserve de modifications
8158	6 juill. 1984	Comair - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Cincinnati-Toronto et Dayton-Toronto	Approuvée
7968	6 avril 1984	Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international à horaire fixe de la classe 8, desservant Albany, Burlington, Montréal	Approuvée
7940	27 mars 1984	Air Ontario et Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Toronto-Hartford/Springfield	Approuvée
7901	29 févr. 1984	First Air et Pilgrim Airlines - Service aérien commercial international régulier entre points déterminés de la classe 9-2, desservant Ottawa-Boston	Approuvée

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR EAU

Anne-Marie Trahan, c. r.[1] / Paul Langlois[2], président

M.D. Armstrong[3]	Mike Landers[3]	J.F. Walter[4]
D.H. Chapman[4]	J.M. McDonough	B.R. Wolfe
D.H. Jones, c. r.	L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]	

[1] Nomination le 10 décembre 1984.
[2] Nomination à la présidence du CTA le 10 décembre 1984. Nomination au CTE rescindée le 10 décembre 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Réaffectation le 21 décembre 1984.

CRÉÉ EN VERTU DE la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et soumis à ces dispositions générales, le Comité des transports par eau (CTE) est chargé de l'application des lois concernant la réglementation de certains aspects des transports par eau et de fournir conseils et renseignements au gouvernement fédéral en matière de développement et d'exploitation des services de transport par eau.

Le Comité est chargé de l'application de la *Loi sur les transports*, qui régit le transport de marchandises et de passagers par navire sur le fleuve Mackenzie et certains transports de marchandises générales sur les Grands Lacs. Les fonctions quasi judiciaires du CTE comportent la délivrance de permis aux transporteurs et aux navires et l'approbation des tarifs. Les demandes de permis sont étudiées en fonction de la commodité et des besoins du public. Les tarifs de droits types déposés par les titulaires ne sont autorisés que s'ils sont justes et raisonnables, de l'avis du CTE. Lorsque celui-ci rejette un tarif, il peut soit ordonner le dépôt d'un nouveau tarif, soit en prescrire un autre. Les pouvoirs administratifs du CTE s'étendent à la classification du fret, aux documents financiers et statistiques ainsi qu'aux modalités de dépôt des tarifs (voir l'appendice XXIII).

Conformément à l'article 27 de la LNT, les responsabilités du CTE s'étendent également aux acquisitions de compagnies de transport par eau. Lorsqu'il y a opposition à un projet d'acquisition d'une compagnie de transport par eau ou de fusion entre compagnies, le CTE effectue une enquête pour s'assurer que ce projet ne restreint pas indûment la concurrence et ne porte pas autrement préjudice à l'intérêt public.

Le CTE joue également un rôle dans la réglementation et l'administration de l'entrée temporaire de navires étrangers n'ayant pas acquitté leurs droits qui envisagent de faire du cabotage dans le territoire régi par la loi canadienne. Sa tâche première est de renseigner le ministre du Revenu national sur la disponibilité de navires canadiens appropriés.

Le CTE est chargé de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979. Sur le plan international, il est courant que les compagnies maritimes assurant un service de navire de ligne (exploitation de porte-conteneurs transocéaniques soumis à des horaires fixes) forment des associations de transporteurs organisées selon des critères géographiques afin d'établir des tarifs uniformes et de coordonner les services. Aux termes de la loi canadienne, ces associations, appelées «conférences maritimes», sont autorisées à assurer un service, à condition qu'elles respectent les dispositions de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. Dans le cadre de l'application de cette loi, le CTE tient un relevé des tarifs et un dossier des accords, joue un rôle de conciliation entre les conférences et les expéditeurs et assure le respect de la Loi.

La *Loi sur le pilotage* prévoit quatre régions géographiques dans chacune desquelles elle a institué une administration chargée d'établir, d'exploiter et de gérer un service de pilotage efficace pouvant garantir la sécurité de la navigation. En vertu de cette loi, les administrations de pilotage sont tenues de publier dans la *Gazette du Canada* tous les tarifs de droits de pilotage qu'elles entendent prescrire. Tout intéressé, qui a des raisons de croire qu'un tarif ainsi proposé nuit à l'intérêt public, peut déposer un avis d'opposition auprès de la Commission. Dans un tel cas, l'application des modifications

projetées est suspendue et le CTE devient habilité à mener une enquête qui peut nécessiter la tenue d'audiences publiques. L'administration concernée doit alors tenir compte de la recommandation formulée par le CTE.

En vertu de la LNT, la Commission est chargée d'effectuer des enquêtes, de tenir des dossiers, de présenter des rapports et de fournir des conseils sur la mise au point et l'exploitation de services de transport par eau au Canada. Afin de s'acquitter de ces responsabilités consultatives, le CTE assure le fonctionnement d'un programme permanent ayant trait aux questions de transport maritime international, tient à jour certaines bases de données statistiques et effectue des enquêtes à caractère économique, selon les besoins.

Organisation

Le Comité est composé de six commissaires et d'un président. Il se réunit tous les 15 jours pour étudier les questions courantes et tient des audiences publiques sur des cas importants. En 1984, il a tenu deux audiences publiques et rendu 19 décisions.

Le personnel du CTE est réparti entre quatre directions:

La Direction du transport maritime international assure un contrôle de l'industrie du transport maritime international et analyse les répercussions économiques des accords bilatéraux et multilatéraux et du développement du transport maritime international sur les services de transport canadiens. La Direction fournit des conseils sur les mesures à prendre pour protéger l'intérêt public canadien et représente la Commission en participant aux travaux à caractère économique des organismes internationaux. Elle fait partie intégrante du CTE mais relève également du Comité de la politique en matière de transport international en ce qui concerne les questions de politique ayant trait à ce type de transport.

La Direction de l'économique du transport multimodal et maritime donne des conseils à caractère économique et financier sur des questions très diverses, notamment les demandes de permis soumises en vertu de la *Loi sur les transports*, la participation de navires étrangers aux activités de cabotage, les demandes de renseignements qui ont rapport aux projets d'acquisitions et l'examen des projets de changements tarifaires en vertu de la *Loi sur le pilotage* et de la *Loi sur les transports*. La Direction joue un rôle prépondérant dans le domaine des enquêtes économiques, assure la tenue de la base de données du CTE et fournit des conseils sur les incidences économiques de la réglementation et du développement des services de transport par eau.

La Direction du transport maritime est responsable de l'application des dispositions de la *Loi sur les transports* relatives aux permis, de la recherche de navires canadiens appropriés en cas de demande de participation de navires étrangers aux activités de cabotage et de l'application de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* ainsi que du traitement des affaires découlant de la *Loi sur le pilotage*.

Le Secrétariat est chargé d'émettre les ordonnances, les décisions, les permis et d'assurer la correspondance officielle au nom du CTE, de préparer les ordres du jour et les procès-verbaux des réunions et de gérer les ressources humaines et financières du CTE.

Activités de réglementation

Permis délivrés en vertu de la *Loi sur les transports*

En 1984, le Comité a accordé à 11 transporteurs un permis les autorisant à assurer des services dans la région du fleuve Mackenzie et dans l'ouest de l'Arctique (voir l'appendice XXV).

Lorsque la Société des transports du Nord Limitée a abandonné son service maritime sur le lac Athabasca en 1983, le CTE a décidé de tenir une audience publique à Fort McMurray (Alb.), à partir du 10 janvier 1984, en vue d'étudier quatre requêtes en autorisation d'exploiter des services de transport dans la région de l'Athabasca au cours de la saison de navigation 1984. Dans une décision rendue le 12 janvier 1984, le CTE délivrait des permis à trois des requérants, soit A. Frame Contracting Ltd., Pine Creek Construction Ltd. et Norsask Marine Ltd. Par ailleurs, le CTE a tenu des audiences publiques les 3, 4 et 5 décembre 1984 à Stony Rapids (Sask.), à Fort Chipewyan et à Fort McMurray (Alb.) pour étudier, d'une part, la nécessité de continuer à réglementer le transport par eau dans cette région et, d'autre part, les résultats de la saison 1984 pour déterminer les améliorations à apporter en 1985. Le rapport de ces audiences sera publié au début de 1985.

En ce qui concerne les Grands Lacs, un permis d'exploitation a été accordé à un transporteur, en l'occurrence Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.

Acquisitions

En 1984, le Comité a fermé le dossier des deux projets d'acquisition suivants, pour lesquels aucune objection n'avait été reçue:

l'acquisition par CSL Group Inc. de Montréal, de Harvey Container Ship Limited, de 25 pour cent de la totalité des actions ordinaires en circulation d'Atlantic Searoute Limited de Halifax (N.-É.); et

l'acquisition par Transport Navimex Canada Inc. de Québec d'au plus 96 pour cent des actions de Boréal Navigation Inc. de Québec.

Par suite d'une longue enquête et d'une audience tenue à Dartmouth (N.-É.) et à Hull (Qc) en 1983, le CTE a rendu, le 10 février 1984, la décision WTC 3-84 qui portait sur divers projets d'opérations concernant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Eurocanadian Shipholdings Limited, Task Terminal Ltd. et Cast Containers Limited. Au cours de l'enquête, une bonne partie des projets d'acquisitions s'est trouvée dépassée par les événements et n'était plus pertinente au moment où la décision a été prise. Le CTE en a conclu que l'opération qui restait visant Task Terminal Ltd. ne devait pas être refusée.

Par suite d'une enquête, le CTE a rendu, le 20 mars 1984, la décision WTC 7-84 qui portait sur les questions suivantes:

l'acquisition par Cast North America Inc. (1983) de l'actif de Cast North America Ltd.;

l'acquisition par Cast (1983) Ltd. des actions de CNA 83 et de Sofati Container Line Ltd.; et

l'acquisition par Roylease Limited de l'actif de Task Terminal Ltd.

Dans sa décision, le CTE déclarait que les opérations n'étaient pas assujetties aux dispositions de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.

Canadien Pacifique Limitée a donné avis, le 30 novembre 1983, d'un projet d'acquisition indirecte d'intérêts, sous forme d'actions,de Canada Line Limited, une compagnie des Bermudes qui assure un service de transport maritime par conteneurs entre le port de Montréal et les ports du nord de l'Europe. La Compagnie Maritime Belge de la Belgique participe également à cette opération. Diverses objections et une intervention ayant été déposées, le CTE a mené une enquête sur l'affaire et il rendra sa décision au début de 1985.

Cabotage et commerce maritime

Conformément au Règlement d'exemption sur le cabotage, le Comité a continué d'étudier les requêtes déposées auprès du ministre du Revenu national en vue d'une dispense de l'application de la Partie XV de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Durant l'année, 140 requêtes ont été reçues et de ce nombre, 108 autorisations temporaires ont été accordées, 14 rejetées et 15 annulées. Quarante-cinq requêtes portaient sur des navires ou des activités dont le Règlement ne fait pas mention et ont été transmises au Comité consultatif sur la disponibilité de navires canadiens, présidé par le représentant du CTE, avant que Revenu Canada ne soit avisé de l'état et de la disponibilité du matériel canadien (voir l'appendice XXIV).

***Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* de 1979**

Cette loi, appliquée par le Comité des transports par eau, exempte certaines conférences maritimes des dispositions de la *Loi relative aux enquêtes sur les coalitions*, sous réserve d'obligations imposées à leurs lignes maritimes membres. La Loi est en vigueur depuis le 1er avril 1979 et devait expirer le 1er mars 1984, mais elle a été prolongée par proclamation pour une période d'un an, soit jusqu'au 31 mars 1985. Le CTE a participé aux travaux d'un comité interministériel fédéral chargé d'étudier la loi actuelle et d'élaborer des propositions afférentes à un nouveau projet de loi. Ce dernier a été déposé en première lecture le 27 mars 1984 et renvoyé au Comité sénatorial des banques et du commerce le 17 avril suivant sous le nom de projet de loi S.12. Le Comité sénatorial a tenu des audiences en juin et un certain nombre de parties intéressées y ont présenté des mémoires. Cependant, la dissolution du Parlement en juillet a fait disparaître le projet de loi S.12 du feuilleton de la Chambre.

Au cours de l'année, le personnel du CTE a visité les bureaux de nombreuses compagnies d'expédition pour s'assurer que les tarifs de conférenceétaient disponibles pour consultation publique, comme le prévoit la Loi.

Au 31 décembre 1984, la Commission avait en main les documents de 44 conférences maritimes dont les membres assuraient des services dans des ports canadiens. Ces 44 conférences représentent

70 compagnies qui assurent 234 services dans des ports nord-américains; 45 de ces compagnies offrent 147 services réguliers dans des ports canadiens. La Commission a également en main trois contrats de location d'espace et un contrat de coordination de service représentant 12 compagnies et comportant quatre ententes de fusion de services.

Administrations de pilotage

Les quatre administrations de pilotage ont publié leurs projets de modifications tarifaires dans la *Gazette du Canada*, conformément à la *Loi sur le pilotage*:

l'Administration de pilotage de l'Atlantique l'a fait pour la zone de pilotage atlantique le 4 août 1984;

l'Administration de pilotage des Grands Lacs l'a fait le 19 janvier 1984;

l'Administration de pilotage des Laurentides l'a fait le 11 août 1984; et

l'Administration de pilotage du Pacifique l'a fait pour la région côtière et celle de la rivière Fraser le 26 mars 1984.

Les projets de tarif publiés par les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Grands Lacs et du Pacifique n'ont provoqué aucune objection car ils respectaient les lignes directrices du gouvernement fédéral.

Règlement sur les tarifs de pilotage

Le 11 août 1984, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un projet de tarif qui devait entrer en vigueur le 11 novembre 1984. L'augmentation tarifaire proposée était d'environ 4 pour cent supérieure au tarif en vigueur.

Le 10 septembre 1984, la Corporation des pilotes du Bas-St-Laurent a déposé un avis d'objection et, le même jour, des interventions ont été présentées par la Dominion Marine Association et la Fédération des armateurs du Canada, qui ne s'opposaient pas au tarif proposé mais demandaient la permission d'intervenir si jamais une objection était déposée.

Le 20 octobre 1984, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié un avis dans la *Gazette du Canada* dans lequel elle annulait et retirait le tarif de pilotage publié le 11 août 1984.

Par suite de cet avis, la Corporation des Pilotes du Bas-St-Laurent a envoyé un télex au Comité pour l'informer qu'à son avis, le fait que l'Administration des Laurentides avait retiré le tarif proposé ne signifiait pas que l'affaire ne relevait plus de la compétence de la CCT; à la demande du CTE, la Corporation a déposé les raisons à l'appui de son affirmation le 5 décembre 1984.

Les autres parties intéressées devaient déposer leurs commentaires avant le 10 janvier 1985.

Organismes internationaux

Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

La Commission a une fois de plus participé, en tant que membre de la délégation canadienne, aux négociations multilatérales qui ont eu lieu au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Une part importante de ce travail a trait à la formulation d'une politique maritime générale régissant les relations entre pays membres de l'OCDE, y compris ceux qui sont les principaux partenaires commerciaux et fournisseurs de navires pour les exportations et les importations du Canada.

S'ils sont acceptés officiellement, certains accords négociés, connus sous le nom de Phase III et Phase IV du Programme de l'OCDE, serviront de lignes directrices pour l'harmonisation des politiques maritimes nationales des pays membres de l'OCDE. La Commission poursuit son analyse permanente des négociations de la Phase IV afin de déterminer si l'acceptation de ces obligations apportera des avantages économiques au Canada.

Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED)

La Commission a participé, à titre de membre de la délégation canadienne, à la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, aux activités du Comité sur le transport maritime, tribunal chargé des négociations multilatérales sur des questions de transport maritime. La Commission a également participé au groupe de travail sur la législation du transport maritime international chargé de l'élaboration de clauses internationales normalisées d'assurance maritime. Pour établir la position canadienne sur cette question, la Commission a consulté des assureurs maritimes, des courtiers et des consommateurs.

En 1984, la Commission a également participé à la définition des positions canadiennes à l'égard de deux autres questions discutées au sein de la CNUCED: les conditions d'enregistrement des navires et la fraude maritime.

En ce qui concerne le premier point, une conférence diplomatique de l'Organisation des Nations Unies a eu lieu en 1984 en vue de l'adoption d'un accord international sur les conditions auxquelles les navires devraient être reconnus sur les registres nationaux de transport maritime. Au cours de ces sessions, les pays en voie de développement ont poursuivi leurs efforts pour obtenir la cessation progressive éventuelle de la libre immatriculation (pavillon de complaisance) en enchâssant dans un accord international le principe du lien économique «véritable» entre le navire et son pavillon. Les participants n'en étant cependant pas arrivés à une entente, une deuxième session aura lieu en 1985.

En ce qui concerne la fraude maritime, le nombre croissant d'infractions commerciales commises dans le domaine des mouvements internationaux de marchandises et de navires a suscité la création d'un groupe intergouvernemental spécial d'étude de la fraude maritime. Ce groupe s'est réuni en 1984 afin d'envisager des solutions au problème de la fraude maritime sous toutes ses formes, y compris la piraterie. Une seconde réunion aura lieu en 1985.

Enquêtes et analyse économiques

Par suite des rapports produits par la Commission en 1983, le ministre a demandé à la Commission, au début de 1984, de faire rapport, en vertu de la *Loi nationale sur les transports*, des conditions du commerce maritime entre le Canada et les pays de l'Amérique du Sud. Deux cadres supérieurs de la Commission ont été chargés de mener une enquête aux termes de la Loi. Jusqu'à maintenant, ils ont soumis au ministre un rapport préliminaire faisant état de la situation générale et de données concrètes et ils prévoient de produire le rapport final d'ici le milieu de 1985. Dans ce dernier, ils étudieront avec plus de détails le contrôle exercé par chaque pays étranger, leur réglementation économique et leurs répercussions sur les échanges commerciaux canadiens et les intérêts des transporteurs.

En réponse à une plainte de la Dominion Marine Association au sujet d'une révision des tarifs portuaires à Port-Cartier (Qc), le Comité a examiné l'affaire aux termes de l'article 22 de la *Loi nationale sur les transports*. Un rapport destiné au ministre des Transports a été publié en novembre 1984.

Le CTE a poursuivi la préparation de renseignements sur les transports maritimes et l'analyse des données dans divers domaines. L'informatisation de la base de données sur l'origine et la destination des cargaisons maritimes a beaucoup avancé. Ce programme de modernisation et de révision porte également sur les données relatives aux navires canadiens, qui sont abondamment utilisées par la Commission et d'autres ministères fédéraux. D'autre part, le CTE a poursuivi sa publication des registres de la flotte commerciale canadienne.

Dans le domaine des statistiques maritimes internationales, le CTE a amorcé des discussions interministérielles afin de continuer à améliorer la collecte et l'assemblage des données.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR

J.Gérald Drainville, président
J.L. Bourret
D.H. Jones, c. r.[1]
Mike Landers[2]
J.M. McDonough
L'hon. J.C. Munro, C. P.[3]
R.J. Orange[1]
J.D. Thompson, c. r.[4]
J.F. Walter[1]
B.R. Wolfe

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[2] Nomination le 16 juillet 1984.
[3] Nomination le 21 décembre 1984.
[4] Nomination à la vice-présidence (Droit) le 29 juin 1984.

LE COMITÉ DES TRANSPORTS PAR VÉHICULE À MOTEUR (CTVM) s'occupe principalement du traitement et du règlement des requêtes présentées en vertu de la *Loi sur le dimanche* par les transporteurs routiers qui veulent transporter des marchandises le dimanche. Il administre également l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) tel qu'il s'applique à l'acquisition de compagnies d'autocars ou de camions par toute autre entreprise de transport relevant de la compétence du Parlement du Canada.

La Partie III de la LNT, qui régit directement le transport commercial extraprovincial par véhicule à moteur, a été proclamée par le gouverneur en conseil en 1970. Toutefois, ses dispositions n'ont pas été appliquées sauf dans le cas du service d'autocars Roadcruiser de CN, à Terre-Neuve, qui, par décret, relève du Comité depuis août 1976.

De plus, le CTVM administre la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*. Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs désignés qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la Région atlantique. Ceux-ci comprennent le transport routier moyennant rémunération.

Loi sur le dimanche

L'alinéa 11*x)* de la *Loi sur le dimanche* permet à la Commission d'autoriser le transport de marchandises le dimanche. Avant de rendre une décision, la Commission doit tenir compte de l'objet de ladite loi, soit qu'un jour de repos soit accordé, le dimanche, dans la mesure du possible; elle doit aussi prévenir tout retard injustifiable dans la livraison de marchandises.

En 1984, le Comité a accordé 55 autorisations permanentes et 208 autorisations temporaires relativement à des demandes présentées par des camionneurs publics et privés en vertu de la *Loi sur le dimanche*. En 1983, il avait accordé 25 autorisations permanentes et 187 temporaires.

Acquisitions (article 27 de la LNT)

La Commission est habilitée à ne pas reconnaître un projet d'acquisition si elle juge que celle-ci restreindrait indûment la concurrence ou encore nuirait à l'intérêt public.

En 1984, le Comité a reçu 40 avis d'acquisition d'entreprises de transport par véhicule à moteur. Comme aucune intervention contraire n'a été déposée relativement à 36 de ces projets, ces dossiers ont été fermés. Les quatre autres avis d'acquisition étaient encore à l'étude à la fin de l'année. En 1983, le CTVM avait reçu 44 avis d'acquisition et les avait tous reconnus. La Commission ne mène une enquête que si «Toute personne [...] ou toute association ou autre organisme représentant les transporteurs ou des entreprises de transport visées par cette acquisition» dépose une intervention contraire à son agrément.

Audiences

Le nombre d'audiences publiques tenues par le Comité a connu une baisse sensible à cause de l'adoption d'une nouvelle politique en vertu de laquelle la plupart des demandes d'autorisations permanentes de transporter des marchandises le dimanche sont maintenant décidées par audience sur le vu des arguments fournis par écrit.

En effet, le CTVM n'a tenu qu'une seule audience publique en 1984, qui visait l'obtention

d'une subvention pour le transport de marchandises dans la Région atlantique.

Il est difficile d'évaluer quelles économies d'argent et de temps ont été réalisées par l'industrie du camionnage et ses clients en raison de la politique du CTVM, mais on peut en avoir une bonne indication si l'on considère que le CTVM a pu réduire en permanence son budget d'exploitation d'environ 32 pour cent.

Roadcruiser

En novembre 1984, le service d'autocars Roadcruiser de CN a déposé un nouveau tarif passagers local (4-11) qui est entré en vigueur le 1er janvier 1985 et qui a amené une hausse de 0,50 $ de tous les tarifs inférieurs à 6,50 $ et une augmentation moyenne de 8 pour cent de tous les autres tarifs.

Le nouveau tarif 4-11 procurera à Roadcruiser des recettes supplémentaires de 340 000 $ en 1985, mais en raison de l'augmentation des frais d'exploitation évaluée à 370 000 $, la compagnie prévoit un déficit de 250 000 $ pour 1985.

Roadcruiser a déclaré à la CCT, à la fin de 1984, qu'elle prévoyait de déposer une autre augmentation tarifaire pour juillet 1985, qui lui permettrait d'atteindre le seuil de rentabilité avant la fin de l'année. Le Comité s'occupera de l'affaire lorsque le tarif aura été déposé.

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique

Aux termes de cette loi, des subventions sont versées aux camionneurs qui transportent des marchandises à l'intérieur et hors de la région des Maritimes. Le programme de subvention pour le transport des marchandises par camion, inauguré en 1969, s'apparente à la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* qui prévoit des fonds pour le transport ferroviaire des marchandises dans cette région.

Les paiements autorisés aux camionneurs, en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, se sont élevés à 43,1 millions de dollars en 1983, comparativement à 39,1 millions de dollars en 1982 (voir l'appendice XXVI).

En août 1983, une décision du Comité de révision de la Commission a rescindé une décision antérieure du Comité des transports par véhicule à moteur qui avait trait à certaines demandes de subventions, en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, par rapport aux mouvements de tourbe qui aboutissent finalement aux États-Unis.

Le CTVM avait décidé que puisque le requérant, CN en l'occurrence, transportait de la tourbe jusqu'à certains points de la frontière canadienne, en vue de son exportation aux États-Unis, ces expéditions contrevenaient aux règlements prescrivant, entre autres, qu'une expédition (pour laquelle des subventions sont accordées) «ne comprend pas le transport de marchandises [...] exportées du Canada [...]».

Le CTVM avait donc ordonné que les réductions de tarif accordées à ce type de trafic soient discontinuées; il avait également ordonné aux requérants de rembourser les sommes déjà reçues à titre de subventions pour le transport en question.

En résumé, la décision du Comité de révision s'appuie sur le fait que si la plupart de ces expéditions de tourbe finissent par aboutir aux États-Unis, il est impossible de préciser quel est le pourcentage exact de marchandises qui seront exportées une année donnée. Si le but avait été d'accorder des subventions en fonction des statistiques d'exportation par producteur, par année, des règlements tout à fait différents de ceux qui existent auraient été rédigés. En conséquence, le Comité de révision a conclu qu'il était justifié de verser ces subventions.

Par suite de cette décision, le CTVM a reçu un certain nombre de nouvelles requêtes en obtention de subventions, dont celle de Transport Morneau Inc. qui a fait l'objet d'un précédent lors d'une audience tenue à Rivière-du-Loup le 10 janvier 1984.

Dans sa décision, le CTVM soutenait que les mouvements de marchandises effectués par Transport Morneau Inc. en provenance du territoire choisi, à destination d'autres points au Canada, étaient admissibles à des subventions, et qu'il en allait de même des mouvements effectués par tout camionneur autorisé dans des circonstances essentiellement analogues à celles de Transport Morneau Inc.

Par le passé, le CTVM a rejeté plusieurs demandes de camionneurs de la Région atlantique en vue d'obtenir des subventions pour le transport de marchandises en vertu de la Loi et des Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique. Ces rejets étaient fondés sur l'inadmissibilité des transports

de marchandises à expédier ou sur le type d'organisation de la requérante. Dans le second cas, le CTVM n'était pas convaincu que le contrôle effectif de la compagnie de camionnage était indépendant du producteur ou de l'expéditeur des marchandises transportées, comme l'exigent les Règlements.

Deux compagnies auxquelles une subvention a été refusée pour ces motifs ont interjeté appel de la décision du CTVM auprès de la Cour fédérale.

Jugements

Dans ses deux jugements rendus le 27 avril et le 26 septembre 1984, la Cour fédérale a statué qu'il suffisait de prouver que le contrôle effectif des compagnies de camionnage était indépendant du producteur ou de l'expéditeur des marchandises transportées pour que les compagnies soient admissibles à des subventions. Dans ces deux cas, comme dans ceux laissés en suspens en attendant les jugements précités, des subventions ont été versées aux requérants admissibles.

Étant donné l'importance de la décision du Comité sur l'affaire Morneau et des deux jugements de la Cour fédérale, qui seraient susceptibles d'inciter les camionneurs de la Région atlantique à soumettre de nouvelles demandes de subventions, le président de la Commission a envoyé deux lettres au ministre des Transports pour lui donner un aperçu général des conséquences éventuelles des décisions et proposer des modifications aux Règlements sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

Transporteurs de bétail

En ce qui a trait aux camionneurs des «territoires choisis», le CTVM a décidé, en novembre 1984, de poursuivre le versement de subventions considérables à un certain nombre de camionneurs du Québec autorisés à transporter du bétail.

Cependant, aucune subvention n'a été versée aux camionneurs autorisés qui ne pouvaient pas obtenir de permis pour ce type de transport. Ces permis étaient auparavant délivrés par la province et constituaient une exigence préalable à l'obtention d'une subvention de la CCT. Les versements ont repris lorsque la Commission des transports du Québec a décidé que dorénavant, aucun permis ne serait requis pour certains mouvements de bestiaux au Québec.

Nouvelle réglementation de l'industrie du camionnage

Depuis mai 1984, le directeur exécutif du CTVM représente la Commission au sein d'un comité interministériel fédéral chargé de la réforme de la réglementation du camionnage extraprovincial. Le groupe de travail se sert également d'études analogues aux siennes menées par les provinces, dans le but de simplifier la réglementation économique du camionnage au Canada.

COMITÉ DE LA POLITIQUE EN MATIÈRE DE TRANSPORT INTERNATIONAL

J.M. McDonough, président
M.D. Armstrong[1]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
Anne-Marie Trahan, c. r.[2]

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.
[2] Nomination le 10 décembre 1984.

TOUT EN N'AYANT aucune fonction directe de réglementation, le Comité de la politique en matière de transport international (CPTI) conseille la Commission sur la mise au point de toute réglementation ou politique réglementaire touchant le transport entre le Canada et d'autres pays.

Transport international

Le Comité s'intéresse particulièrement aux aspects économique et juridique du transport international et s'emploie à concilier les intérêts des entreprises de transport canadiennes, tant au niveau national qu'international.

Le CPTI représente la Commission lors de conférences et auprès d'organismes internationaux et intergouvernementaux qui traitent de questions de transport ayant une incidence sur la réglementation. En outre, il contribue à la formulation interministérielle de politiques canadiennes. Ses représentants participent aux négociations d'accords internationaux sur le transport, analysent les retombées économiques et juridiques de ces accords, en font part à la Commission et suggèrent ou recommandent des mesures pertinentes de mise en oeuvre. Au besoin, le CPTI consulte les organismes canadiens visés des secteurs public et privé.

Le CPTI se subdivise en trois directions dont une est reliée au Comité des transports aériens et deux au Comité des transports par eau.

Direction du transport aérien international

La Direction voit à ce que les structures et les mécanismes de réglementation régissant les services internationaux de transport aérien qui sont créés et visés par les accords bilatéraux et multilatéraux répondent aux besoins des usagers canadiens du transport aérien et concourent à maximiser les avantages économiques dont pourraient profiter le Canada et ses transporteurs aériens.

Direction du transport maritime international

La Direction assure au Comité une analyse permanente des principaux facteurs internationaux qui influent sur la politique économique en matière de transport maritime et de leur incidence sur les flottes de commerce, battant pour la plupart pavillon étranger, qui acheminent les importations et les exportations canadiennes. Elle présente en outre les thèses du CPTI relativement à la politique de réglementation économique lors des prises de position du gouvernement du Canada ainsi que dans le cadre des négociations internationales multilatérales. Enfin, elle produit, à l'intention du CPTI, des rapports sur les avantages économiques que représentent pour le Canada les accords maritimes internationaux.

Direction de l'économique du transport multimodal et maritime

Cette Direction sert directement le Comité de la politique en matière de transport international et le Comité des transports par eau.

Au nom du CPTI, la Direction continue de contrôler les questions d'économie, d'exploitation et de réglementation qui influent sur le transport multimodal des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada. À titre de représentante de la Commission, elle participe aux consultations permanentes avec les autres ministères et l'industrie sur des questions de transport multimodal, de conteneurs et de simplification des

documents de transport. La Direction a également participé activement au groupe de travail de la Commission sur le transport multimodal.

Une description des activités de la Direction dans le domaine du transport maritime figure dans la partie du présent rapport consacrée au Comité des transports par eau.

COMITÉ DES TRANSPORTS PAR PIPELINE DE DENRÉES

D.H. Jones, c. r., président
J.-L. Bourret
J.M. McDonough
R.J. Orange[1]
B.R. Wolfe

[1] Réaffectation le 21 décembre 1984.

LES PIPELINES qui transportent des denrées, autres que le pétrole brut et le gaz naturel, s'appellent «pipelines de denrées». Le Comité des transports par pipeline de denrées (CTPD) est chargé de réglementer de tels pipelines s'ils traversent des frontières provinciales, internationales ou territoriales.

Le Comité tire ses pouvoirs de la Partie II de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Depuis sa création, le CTPD exerce les pouvoirs que lui confère cette loi, et plus particulièrement le paragraphe 24(1).

Si un certain pipeline de denrées transporte également du pétrole brut ou du gaz naturel, il s'appelle «pipeline mixte» et le CTPD peut, à cet égard, partager ses responsabilités avec l'Office national de l'énergie.

Le CTPD a pour fonction principale de tenir des audiences publiques pour instruire notamment: a) les demandes de certificats de commodité et de nécessité publiques présentées par les compagnies de pipelines de denrées en vue de la construction et de l'exploitation de tels systèmes; b) les questions d'acquisition ou d'abandon de pipelines de denrées; c) le dépôt, le rejet, la substitution ou la prescription de tarifs; et d) les litiges et les questions d'intérêt public pertinentes. En outre, le CTPD élabore des normes, des modalités, des règles et des règlements, aux termes des dispositions de la LNT, pour faciliter l'exécution de ses fonctions.

Le CTPD a été saisi de la première demande de certificat de commodité et de nécessité publiques en 1982 et l'a instruite. Cette demande concernait huit conduits de traitement et un conduit de vapeur surchauffée à haute pression appartenant à Fraser Inc. d'Edmundston (N.-B.). Suite à une audience publique, le CTPD a agréé la demande.

Le CTPD agit aussi à titre d'organisme de consultation et d'information auprès des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux, de l'industrie et du public, concernant l'établissement et les activités des pipelines de denrées et les statistiques pertinentes.

Pipelines de denrées

Il existe de nombreux types de pipelines de denrées qui servent généralement au transport de denrées commerciales solides, liquides ou gazeuses au lieu du transport de «pétrole» ou de «gaz» uniquement (comme l'entend la *Loi sur l'Office national de l'énergie*). Ils peuvent varier, allant des pipelines de courtes distances et de petits diamètres qui traversent la frontière canado-américaine jusqu'aux grands complexes de plus d'un milliard de dollars qui transportent des millions de tonnes de produits.

Un pipeline destiné au transport de matières solides est habituellement appelé «pipeline de solides». Par exemple, du charbon finement broyé mélangé à de l'eau forme une substance qui peut être pompée sur de longues distances. Ce type de pipelines de denrées ne comprend pas que le pipeline même; il englobe aussi toutes les stations et installations nécessaires au transport des denrées et qui peuvent être considérables et complexes selon les besoins, par exemple pour modifier les caractéristiques physiques ou chimiques d'une denrée par rapport à celles qui sont acceptables pour le transport ferroviaire. Solides et liquides peuvent devoir être mélangés pour le transport et séparés par la suite. Il se peut aussi que des installations considérables de protection de l'environnement soient nécessaires pour nettoyer les émanations de l'eau.

Les pipelines de denrées transportent également des produits comme l'ammoniac anhydre, le méthanol ou le bioxyde de carbone liquide. Ces types de gaz ou de liquides exigent un traitement spécial en comparaison du pétrole ou du gaz acheminé par les pipelines classiques. Différents types de liquides peuvent être acheminés ensem-

ble, par lots. Les liquides et les gaz peuvent également être mélangés dans ces types de pipelines.

Les pipelines qui transportent des produits relativement communs, comme l'eau potable, la vapeur et les déchets, tombent également dans la catégorie des pipelines de denrées.

Même si la technique des pipelines de denrées est simple, la variété possible de solides, de liquides, de gaz et de mélanges qu'ils peuvent transporter ainsi que les caractéristiques des stations de mélange et de séparation des produits posent en général des problèmes de conception, d'exploitation et d'écologie beaucoup plus complexes que les oléoducs et gazoducs classiques. En outre, un pipeline de denrées n'est rentable que s'il peut transporter des volumes élevés et continus de produits sur de longues distances, sauf dans certains cas. Ces caractéristiques, la nécessité d'investir des sommes considérables dans une station de pipeline de denrées et la possibilité de concurrence que suscite ce mode de transport sur le marché ferroviaire des vracs posent des problèmes de réglementation uniques et complexes. Il existe déjà des pipelines de denrées de longues distances dans d'autres pays où ils se sont révélés techniquement et économiquement réalisables.

Au Canada, la technique des pipelines de denrées est actuellement limitée aux pipelines de courtes distances, surtout entre des installations minières ou des usines de fabrication de produits primaires. Cependant, tout indique que les pipelines de denrées sur de longues distances seront appelés à jouer un rôle important au Canada. Les prévisions établies à l'égard des 10 à 15 années à venir laissent entrevoir une évolution considérable.

Pipelines de solides

Depuis le début du siècle, de nombreux pipelines de solides de courtes distances ont été utilisés dans les mines pour l'acheminement de minerais et de déchets. Depuis les années cinquante, l'industrie et les gouvernements étudient en détail la faisabilité technique d'utiliser ce genre de pipelines pour le transport sur de longues distances (par exemple, plus de 80 kilomètres).

Au cours des années soixante et au début des années soixante-dix, les études ont surtout porté sur la faisabilité technique et économique de transporter, en suspension dans l'eau, du charbon,du minerai de fer, du soufre, de la potasse, des concentrés métalliques, des copeaux de bois et d'autres ressources. Au cours de la seconde moitié des années soixante-dix, elles ont porté sur la possibilité de remplacer l'eau par une substance non aqueuse, telle que le pétrole brut, le méthanol et le bioxyde de carbone liquide, pour des raisons d'ordre économique évidentes.

L'expérience montre que la rentabilité d'un pipeline de solides est fonction du volume de produits à transporter, qui doit se situer entre 5 et 10 millions de tonnes, être transporté rapidement et être garanti par des contrats à long terme. La substance (eau ou autre fluide) servant à acheminer le produit dans le pipeline doit également être disponible en quantité suffisante et être utilisée selon les proportions établies pour la période d'utilisation du pipeline. Aussi l'utilisation de ce type de pipeline à des fins commerciales multiples n'est-elle justifiée que dans des circonstances bien particulières.

On retrouve ces circonstances particulières dans certains endroits du monde, spécialisés surtout dans la production et la commercialisation du charbon et du minerai de fer. La construction et l'exploitation efficace de pipelines de solides de longues distances y ont fait ressortir les qualités techniques et les avantages économiques à long terme de ce mode de transport. La plupart des pipelines de solides existants ont été construits dans des régions dépourvues d'installations de transport. Au cours des dernières années, toutefois, les nouveaux pipelines de solides de longues distances se sont révélés de plus en plus économiques, comparativement au chemin de fer. En effet, les pipelines semblent livrer une forte concurrence aux modes de transport traditionnels des vracs et, du point de vue de l'établissement d'une politique nationale de transport, il pourrait s'agir là d'une saine concurrence.

Il n'existe pas encore de pipelines de solides de longues distances au Canada, mais de nombreux projets ont été étudiés par l'industrie et le gouvernement. Des efforts réels ont déjà été déployés dans le cadre de projets de pipelines de denrées pour acheminer, par exemple, du charbon thermique depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'à Thunder Bay, pour ensuite le transborder ailleurs en Ontario; du charbon métallurgique jusqu'à Vancouver, à destination des marchés japonais; du soufre, depuis l'Alberta jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, aux fins d'exportation; de la potasse, de la Saskatchewan aux États-Unis; du minerai de fer, de la région de la dépression du Labrador jusqu'à des ports sur le Saint-Laurent; ainsi que de nombreuses autres ressources, à divers endroits au pays. Plus récemment, on a tenté d'évaluer la capacité des pipelines de denrées à transporter, en suspension

dans du méthanol ou de l'eau, des quantités nouvellement prévues de charbon thermique, depuis l'Alberta et la Colombie-Britannique jusqu'aux ports de la côte du Pacifique, à destination de marchés d'outre-mer. Ces projets de pipelines de denrées présentent actuellement les meilleures chances de concrétisation au Canada, dans un avenir rapproché.

Autres pipelines de denrées

La compétence du Comité ne se limite pas seulement aux pipelines de solides ou de mélanges solides-liquides. La Commission est aussi habilitée à réglementer les pipelines qui transportent tout liquide autre que du pétrole ou du gaz. À titre d'exemple, citons le projet de pipeline de l'Alberta Ammonia Ltd. visant à transporter de l'ammoniac anhydre de l'Alberta aux États-Unis, et qui a donné lieu à la délivrance de l'ordonnance CPTC 1974-P-1 (renseignements que doit déposer un requérant en vue d'obtenir un certificat de commodité et de nécessité publiques). On estimait que les pipelines de denrées, qui transportent soit des liquides ou des gaz, n'étaient pas les plus nombreux sous la compétence du CTPD, mais, à la lumière de récentes innovations pétrochimiques, ils pourraient le devenir.

Activités actuelles du CTPD

Au cours de l'année, le Comité s'est occupé d'un bon nombre de demandes de renseignements présentées par l'industrie ainsi que par des ministères et des organismes fédéraux et provinciaux, concernant l'étendue de sa compétence et sa façon d'aborder la réglementation.

L'élaboration et la mise au point d'un manuel ont peu progressé au cours de 1984 du fait des autres priorités plus importantes auxquelles les experts ont dû faire face. Les chapitres concernant le mandat juridique du CTPD et celui de son personnel, les descriptions techniques et les critères d'agrément sont cependant déjà rédigés sous forme d'avant-projet. On en est à établir les normes techniques de concert avec l'Association canadienne de normalisation, qui devraient être terminées en 1986. Ce manuel servira vraisemblablement de base à d'autres consultations avec les parties intéressées pour aboutir à l'élaboration delignes directrices circonstanciées sur la réglementation et de renseignements destinés à aider les requérants et les intervenants.

En 1985, le CTPD ne s'attend à être saisi d'aucune demande relative à des pipelines de denrées de courtes ou de longues distances.

COMITÉ DE RÉVISION

J.D. Thompson, c. r.[1] / J.T. Gray, c. r., président[2]
M.D. Armstrong[3]
J. Gérald Drainville
Yves Dubé
D.H. Jones, c. r.
Paul Langlois
J.A.D. Magee
J.M. McDonough
Anne-Marie Trahan, c. r.[4]

[1] Nomination le 29 juin 1984.
[2] Fin de mandat le 31 mai 1984
[3] Réaffectation le 17 décembre 1984.
[4] Nomination le 10 décembre 1984

EN VERTU DE l'article 63 de la *Loi nationale sur les transports*, la Commission canadienne des transports «peut reviser, rescinder, changer ou modifier ses ordonnances ou décisions, ou peut entendre à nouveau une demande qui lui est faite, avant de rendre sa décision.»

Chaque comité modal peut, de sa propre initiative, réviser ses ordonnances ou décisions; mais lorsque la Commission reçoit une demande en révision d'une ordonnance ou d'une décision, ou lorsque le ministre des Transports, à la suite d'un appel, ordonne qu'une décision ou ordonnance soit révisée, c'est le Comité de révision qui est saisi de la question.

Présidé par le vice-président de la Commission, le Comité se compose habituellement des présidents des comités modaux. Toutefois, lorsqu'un de ses membres a participé à la délivrance d'une décision ou d'une ordonnance devant être révisée, il s'abstient de prendre part à la révision.

Procédé de révision

Sauf lorsqu'il décide qu'une audience publique doit être tenue, le Comité de révision n'étudie que les déclarations écrites se rapportant aux demandes en révision. Toute demande doit être présentée au Comité dans les 30 jours qui suivent la date de l'ordonnance ou de la décision pour laquelle une révision est demandée. Des exemplaires de la demande doivent être adressés à toutes les parties intéressées, lesquelles ont alors 30 jours, à compter de la signification de la demande, pour déposer une intervention en faveur ou à l'encontre de la demande. Le requérant a 10 jours pour répondre. Lorsque les circonstances le justifient, ces périodes peuvent varier. Quand toutes les déclarations ont été faites, le Comité de révision s'occupe du cas.

Lorsque le Comité étudie une demande, il détermine tout d'abord si l'ordonnance ou la décision est recevable, par exemple si des faits nouveaux et importants sont révélés qui auraient pu influencer la décision ou l'ordonnance du comité modal. Le Comité révise également une décision ou une ordonnance s'il est prouvé que le comité modal a mal appliqué la loi ou a mal interprété les faits, ou qu'il a enfreint les règles de la justice naturelle, ou encore qu'une question importante de principe est en jeu.

Une fois que le Comité a déterminé le bien-fondé de la demande en révision, il peut lui-même s'en charger ou renvoyer la question au comité modal. En règle générale, ce n'est que lorsque des faits nouveaux et importants sont signalés que le Comité de révision renvoie le cas au comité modal.

Une partie qui s'oppose à une décision ou ordonnance rendue par la Commission peut faire appel à la Cour fédérale du Canada, au gouverneur en conseil et, dans certains cas, au ministre des Transports.

Activités

En 1984, le Comité de révision a été saisi de 77 requêtes dont 97 pour cent concernaient les transports aérien et ferroviaire, dans la proportion de 6 contre 4 respectivement. Ces requêtes touchaient les domaines suivants:

Du Comité des transports aériens, 45 requêtes reliées principalement à la délivrance de permis, soit 42, et 3 sur les tarifs.

Du Comité des transports par chemin de fer, 30 requêtes: la délivrance de permis a fait l'objet de 12 requêtes et la sécurité, de 11. Sept requêtes concernaient les tarifs.

Du Comité des transports par eau, deux requêtes relatives à des permis d'exploitation.

Trente-quatre requêtes ont été reportées de l'année précédente, ce qui porte à 111 le nombre de requêtes traitées en 1984.

Sept requêtes n'ont pas été présentées de bonne foi; les requérants ont soit retiré leur demande, soit renoncé à la poursuivre. Cinq requêtes sont restées en suspens étant donné que de plus hautes instances ont été saisies de la question: une des requêtes est entre les mains du ministre des Transports et les quatre autres sont examinées par la Cour fédérale.

Le Comité de révision a examiné et réglé 77 requêtes. De ce nombre, 31 ont été jugées recevables: ces ordonnances et décisions ont été, dans une proportion de 7 contre 3, renvoyées au comité modal responsable pour qu'il les examine à nouveau. Les 46 autres ont été rejetées. Vingt-deux requêtes ont été reportées.

Au cours de 1984, le ministre des Transports a rendu 19 jugements en appel de décisions ou d'ordonnances de la Commission. De ces 19 appels, huit ont été admis, huit rejetés et un admis en partie seulement. Deux cas ont été transmis à la Commission pour qu'elle procède à une révision, qui a donné lieu à une modification des décisions originales.

Un troisième appel que le ministre a transmis à la Commission et qui avait été reporté de l'année 1983 a aussi donné lieu à une modification de la décision originale.

DIRECTION DE LA RECHERCHE

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE LA RECHERCHE a le mandat d'exécuter des travaux de recherche pour le compte de la Commission et de ses divers comités, de répondre aux demandes de Transports Canada et d'effectuer d'autres recherches pertinentes conformément aux dispositions de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Divisée en quatre sections, la Direction de la recherche est administrée par un directeur exécutif qui relève du vice-président à la recherche.

Points saillants de 1984

Au cours de l'année, la Direction a consacré beaucoup de ressources à la tenue de deux grandes enquêtes effectuées en vertu du paragraphe 81(1) de la LNT. Pour ce qui est de la première, qui portait sur le respect des horaires de VIA Rail, la Direction a non seulement fourni un des agents enquêteurs mais également un personnel de soutien important. Le rapport qui s'ensuivit indiquait que les problèmes de ponctualité de VIA Rail étaient imputables à un équipement désuet et peu fiable ainsi qu'à des ententes d'exploitation insatisfaisantes conclues avec CN et CP Rail. D'après le rapport, VIA pourrait résoudre elle-même ses problèmes d'équipement; en ce qui concerne ses problèmes d'exploitation, elle pourrait négocier de nouvelles ententes ou modifier les anciennes avec les deux importantes compagnies ferroviaires. La seconde enquête menée en vertu de l'article 81 de la LNT faisait suite à une demande du ministre des Transports; elle comportait une étude des politiques sur les systèmes sud-américains de réservation des cargaisons et d'autres politiques visant à promouvoir la flotte nationale en Amérique du Sud et de leur incidence sur les échanges commerciaux entre le Canada et l'Amérique du Sud. L'enquête a été effectuée conjointement par la Direction de la recherche et le Comité des transports par eau de la CCT. Un rapport préliminaire a été soumis au ministre au mois de juin, comme prévu, et l'ébauche du rapport final est terminée.

L'enquête en vertu de l'article 22 de la LNT sur les besoins du Yukon en matière de transport, entreprise à la demande du gouvernement du Yukon, est terminée et le rapport final a été publié.

Parmi les autres activités de la Direction au cours de l'année, mentionnons sa participation active à différents comités interministériels, la rédaction de normes techniques sur les pipelines de solides de concert avec l'Association canadienne de normalisation et le maintien de son appui à l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie.

La Commission a pour politique de mettre le plus grand nombre possible de ses travaux de recherche à la portée du public. Ainsi, en 1984, la Direction de la recherche a produit et distribué six publications dans la série Cahiers de recherche et a publié les éditions printemps et automne 1983 de la Série de séminaires de recherche (voir l'appendice XXVII). La Direction a aussi produit en tout 20 documents de travail au cours de l'année et a poursuivi la publication mensuelle de *Transport, Bulletin statistique*, qui compte plusieurs centaines d'abonnés au pays. De plus, la Direction est en train de rédiger un nouveau rapport trimestriel intitulé *Suivi du transport aérien*, qui sera également publié. Cette publication montrera les différents changements qui s'opèrent dans l'industrie du transport aérien intérieur depuis la promulgation de règlements favorisant une plus grande concurrence sur le marché des transports aériens dans le sud du Canada.

Transport aérien

La Direction de la recherche a activement participé à deux importantes audiences du Comité des transports aériens (CTA) tenues au cours de l'année. Relativement à l'audience publique sur les vols d'affrètement et les tarifs aériens, les membres du personnel de la Direction de la recherche ont rédigé le rapport intitulé *Revue des tarifs aériens réduits: Les cinq premières années*. Elle a réalisé

un certain nombre d'études sur les tarifs de transport intérieur, a aidé le CTA à rédiger d'autres documents de base en vue de l'audience, et ses membres ont servi de témoins à la Commission en ce qui concerne ces documents et études. Pour faire suite à cette audience et à la nouvelle politique aérienne du Canada, qui a été annoncée plus tard par le ministre des Transports, la Direction s'est livrée à une étude de marché pour voir dans quelle mesure les Canadiens utilisent les aéroports et transporteurs américains de préférence aux services canadiens. Elle participe actuellement, avec Transports Canada, à une analyse de marché visant la demande en matière de voyages d'affaires et les caractéristiques de ces voyages.

Parallèlement à l'audience sur le transport dans le Sud, le CTA a tenu une audience portant sur l'efficacité des services aériens assurés dans le Nord et dans les régions éloignées. Encore une fois, les membres du personnel de la Direction de la recherche ont épaulé le Panel du CTA pendant toutes les étapes de l'audience. Cette participation a fait suite à un engagement de longue durée que la Direction avait pris à l'égard d'un programme à l'intention des exploitants de services de transport locaux et des collectivités qu'ils desservent.

Le personnel de la Direction de la recherche s'est aussi penché sur certains aspects de l'établissement des coûts et des prix par les transporteurs aériens, de la productivité et des activités afférentes au fret; elle a étudié également les besoins du groupe interministériel chargé de la négociation d'accords bilatéraux au chapitre du transport aérien. À ce propos, des progrès importants ont été réalisés dans différents domaines en vertu d'un nouvel accord conclu avec les États-Unis; de même, les négociations engagées avec bon nombre de pays ont été couronnées de succès.

Au cours de l'année, la Direction a amorcé deux études qu'elle devrait terminer en 1985. La première porte sur l'incidence de la déréglementation dans l'industrie aérienne américaine et ses répercussions sur les services aériens assurés aux petites communautés. La seconde constitue un examen économétrique de la structure des coûts dans l'industrie des lignes aériennes canadiennes en fonction de la diversité des produits.

Transport ferroviaire

Au cours de l'année, la Direction a poursuivi ses efforts pour étudier les problèmes de capacité ferroviaire, et plus particulièrement les possibilités de partage des voies par CN et CP Rail dans les canyons Fraser et Thompson en Colombie-Britannique; la Direction s'est aussi penchée sur les possibilités d'améliorer les installations ferroviaires, routières et d'élévateurs servant à la manutention et au transport du grain à Thunder Bay. Ont contribué à ces études les compagnies ferroviaires, les gouvernements provinciaux et fédéral et, dans le cas de Thunder Bay, les établissements locaux et la municipalité.

La manutention et le transport du grain, suivant le modèle Producer Haul and Elevator Receipts (PHAER), a aussi fait l'objet d'une importante étude en 1984. Les préparatifs en vue de la révision 1985-1986 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et l'appui accordé au Comité d'enquête sur la méthode de paiement de la «subvention du Nid-de-Corbeau» ont exigé des améliorations notables au PHAER au chapitre des coûts du transport ferroviaire, des coûts des élévateurs et des coûts du transport par camion. En plus d'améliorer le modèle, la Direction de la recherche a publié un rapport sur l'incidence de l'utilisation des trains-blocs pour le transport du grain.

La Direction a continué d'accorder son appui au Comité des transports par chemin de fer (CTCF) à l'occasion de différentes audiences et enquêtes, comme l'affaire Conrail, l'audience sur le coût du capital, l'enquête sur la défaillance d'un wagon-citerne survenu à la gare de triage MacMillan de CN dans la municipalité de Vaughan (Ont.), l'enquête sur la vitesse des trains voyageurs de VIA Rail et enfin l'appel interjeté par Crown Zellerbach au sujet des taux.

La Direction a également effectué une étude des risques que présentent les passages à niveau et des frais qu'entraînent leur protection en vue d'aider le CTCF à administrer efficacement la caisse des passages à niveau. Elle a aussi entrepris une étude des tendances de productivité dans l'industrie ferroviaire canadienne et des facteurs à l'origine de ces tendances.

Transport par eau

La Direction a amorcé des travaux préliminaires sur le coût des mouvements maritimes du grain d'exportation sur les Grands Lacs et sur l'établissement des coûts des composantes liées à l'utilisation des navires porte-conteneurs sur l'Atlantique Nord. Deux rapports ont été rédigés à ce sujet. La Direction a également effectué une analyse économique du marché et des tarifs marchandises des navires de ligne, examinant la structure de l'industrie de ces navires ainsi que le

niveau et la structure des tarifs marchandises des conférences maritimes, et enfin leur incidence surles marchés maritimes internationaux canadiens. Elle a effectué d'autres travaux, entre autres, la rédaction de documents de travail sur la rentabilité des navires de ligne, l'incidence sur l'emploi et les conséquences sur la balance des paiements d'une flotte commerciale canadienne.

La Direction a terminé une étude détaillée sur le détournement des marchandises, qui a porté à la fois sur le commerce canadien (exportations et importations) acheminé aux États-Unis et sur le commerce américain acheminé au Canada. L'étude donne des renseignements approfondis sur le détournement des marchandises et brosse pour la première fois un tableau clair de la balance des mouvements des marchandises outre-mer via les deux pays voisins. La Direction a également mené une étude comparative sur les caractéristiques d'arrière-pays que présentent quatre importants ports de l'est du Canada relativement à l'exportation de marchandises générales. L'étude met en lumière les principaux facteurs économiques et opérationnels pouvant influencer le choix des routes et du port d'exportation des marchandises.

Transport routier

En 1984, la Direction a poursuivi la surveillance qu'elle exerçait conjointement avec la Direction de l'exploitation et des tarifs sur la situation financière et l'exploitation du service d'autocars Roadcruiser par TerraTransport à Terre-Neuve.

Transport des personnes handicapées

La Commission compte un coordonateur du transport des personnes handicapées, qui se charge de la coordination des activités et des programmes relatifs au transport des personnes handicapées par les transporteurs de tous modes assujettis aux lois fédérales. Le Bureau du coordonateur relève du vice-président à la recherche, qui est aussi président du Comité consultatif spécial de la Commission sur le transport des handicapés. En plus d'études sur le nombre des personnes handicapées au Canada et sur leurs besoins en matière de transport, le Bureau du coordonateur s'est occupé d'un certain nombre de questions.

Suite à une décision du CTCF d'élaborer des normes sur l'accès des passagers handicapés au transport ferroviaire interurbain, le Bureau aide ce Comité à rédiger des normes qui deviendront des règlements.

Le Bureau participe aussi à l'élaboration des normes sur l'accessibilité au service d'autocars Roadcruiser de CN à Terre-Neuve et compte un représentant au sein des comités consultatifs et de gestion du Roadcruiser qui ont été créés en vue de surveiller la conception et l'élaboration d'un service d'autocars accessible aux contribuables de Terre-Neuve.

Le Bureau est en train d'élaborer une procédure administrative pour la délivrance de cartes d'identité aux gens ayant des besoins de transport spéciaux qui seraient acceptables aussi bien par les transporteurs que par la communauté handicapée. Il parraine aussi, avec Transports Canada, la publication d'un guide à l'intention des voyageurs handicapés sur les différents modes de transport. La première ébauche du guide en question est terminée et sa publication est prévue pour le premier trimestre de 1985.

De plus, le Bureau, en collaboration avec Transports Canada, a participé à la révision des programmes de formation des transporteurs, dans la mesure où ils touchent les attitudes personnelles et les modes de traitement à accorder aux passagers handicapés.

DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS

Yves Dubé, vice-président à la recherche

LA DIRECTION DE L'EXPLOITATION ET DES TARIFS comprend les divisions du Contrôle des tarifs et des subventions ainsi que des Études des tarifs et de l'exploitation. Relevant du vice-président à la recherche, elle donne aide et conseils aux comités modaux sur des questions touchant le trafic, les taux et les tarifs des transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes ainsi que des sociétés d'exploitation des ponts et tunnels internationaux assujettis à la réglementation fédérale. Elle assure également une surveillance de l'application de leurs tarifs et administre les programmes de subvention prévus par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*.

La Direction donne des avis techniques à Transports Canada dans le cadre d'études sur les politiques et initiatives liées aux problèmes des tarifs marchandises intérieurs et internationaux. La Direction a aussi conseillé aussi le ministère sur les questions techniques relatives aux lignes directrices du programme de contrôle des prix «6, 5 et 4» jusqu'en décembre 1984.

La Direction surveille l'incidence de la déréglementation des transports aux États-Unis sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada - États-Unis), les expéditeurs canadiens, les associations d'expéditeurs et les transporteurs, et soumet des analyses et des conseils en cette matière au Comité des transports par chemin de fer (CTCF). À la demande du ministre des Transports, la Commission a procédé à une enquête sur l'incidence de la loi américaine *Staggers Rail Act* de 1980 sur les chemins de fer et les expéditeurs canadiens. Les agents de la Direction ont été chargés, en vertu de l'article 81 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT), de mener l'enquête et le CTCF a publié son rapport préliminaire au mois d'avril et son rapport final du personnel au mois d'août.

Par la suite, le CTCF a annoncé la tenue d'une audience publique sur l'incidence de la loi *Staggers* et a soumis au ministre des Transports un rapport qui a été rendu public au mois de décembre.

Au cours de l'année, la Direction a établi une meilleure liaison avec les agents supérieurs chargés de l'exploitation et des tarifs de la Interstate Commerce Commission des États-Unis pour mieux aider à la compréhension des différences entre les systèmes de réglementation du Canada et des États-Unis. La Direction a joué un rôle de premier plan cette année dans l'organisation de la deuxième réunion annuelle du CTCF avec le président et des agents supérieurs de la Interstate Commerce Commission.

Division du contrôle des tarifs et des subventions

Section du contrôle des tarifs

Il incombe à cette Section de s'assurer que tous les taux et tarifs des compagnies de chemin de fer, des services de messageries ferroviaires, des transporteurs par eau, des entreprises de transport routier et des sociétés d'exploitation des ponts et des tunnels internationaux sous réglementation fédérale sont établis, publiés et déposés conformément à la *Loi sur les chemins de fer*, à la *Loi sur les transports*, à la LNT, à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et aux règlements de la Commission. La Section s'est occupée de contrôler les taux et les tarifs conformément aux «prix administrés» qui figurent dans les lignes directrices fixées par le Conseil du Trésor.

Activités — contrôle des tarifs

Exercice se terminant le 31 décembre	1982	1983	1984
Total des tarifs marchandises déposés par les chemins de fer	50 818	51 167	53 145
Total des tarifs de messageries ferroviaires déposés	4 555	5 996	6 269
Total des tarifs voyageurs déposés par les chemins de fer	237	121	979
Total des prix convenus déposés par les chemins de fer	729	650	638
Total des prix convenus en vigueur	193	176	184
Nombre d'expéditeurs appliquant les prix convenus en vigueur	1 520	1 480	1 479

Section du contrôle des subventions

Il incombe à cette Section d'exécuter le mandat administratif de la Commission qui lui est conféré par la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes* et la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et par les règlements connexes qui autorisent le versement de subventions fédérales aux transporteurs pour l'acheminement de marchandises désignées dans la Région atlantique du Canada.

- *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*

Votée en 1927, à la suite des recommandations d'une Commission royale, cette loi prescrit des réductions tarifaires pour l'acheminement de marchandises par chemin de fer à partir du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la partie de la province de Québec située à l'est de Diamond et de Lévis et au sud du fleuve Saint-Laurent. Ce territoire géographique est désigné dans la Loi sous le nom de «territoire choisi». Après l'accession de Terre-Neuve au rang de province, le territoire choisi s'est enrichi d'un nouveau membre. Le Labrador n'en faisait toutefois pas partie.

Cette loi exige que CN maintienne des taux réduits pour tout le trafic intérieur en provenance de points situés dans le territoire choisi et acheminé vers des endroits situés au Canada à l'ouest de ce territoire.

Les autres transporteurs ferroviaires exploitant des lignes de chemin de fer dans le territoire choisi sont autorisés à se conformer aux taux réduits imposés à CN et, pour compenser ces réductions, tous les transporteurs reçoivent en retour, du gouvernement fédéral, un remboursement couvrant leurs pertes de revenu.

- *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*

Cette loi, en vigueur depuis 1969, autorise une subvention fédérale aux expéditeurs de la Région atlantique en diminuant leurs frais de transport pour le mouvement de marchandises effectué entre des endroits situés dans le territoire choisi ou à partir de ce territoire.

L'article 3 de la Loi autorise le paiement de subventions aux camionneurs acheminant des marchandises à des endroits situés au Canada à l'ouest du territoire choisi. Ces subventions sont de même nature que celles reçues par les transporteurs ferroviaires en vertu des dispositions de la *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes*.

L'article 6 de la Loi autorise le versement d'une subvention aux transporteurs désignés, à l'intérieur du territoire choisi, pour leur permettre de concurrencer dans des conditions plus favorables les expéditeurs ou destinataires établis à l'extérieur du territoire choisi ou les autres transporteurs.

Le versement de subventions se fait conformément aux règlements établis par les décrets fédéraux et, à l'heure actuelle, il est prévu de faire des versements aux transporteurs acheminant le trafic vers l'ouest à partir de la région et en provenance ainsi qu'à destination de points situés dans le territoire choisi.

Le Règlement sur les subventions sélectives dans la Région atlantique régit les mouvements du trafic vers l'ouest et autorise des subventions spéciales aux compagnies de chemin de fer, aux compagnies de messageries ferroviaires et aux camionneurs pour le transport de marchandises désignées lorsque ces transporteurs ont appliqué les réductions tarifaires prescrites pour les mouvements en question.

Les mouvements intrarégionaux sont régis par le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique qui autorise le versement de subventions aux compagnies ferroviaires, aux compagnies de messageries ferroviaires, aux camionneurs et aux

transporteurs par eau pour l'acheminement de marchandises désignées en provenance et à destination d'un endroit situé dans le territoire choisi. Les transporteurs concernés ne peuvent réclamer cette subvention que lorsqu'ils ont appliqué les réductions tarifaires prescrites par le Règlement.

La Division s'occupe également de la vérification des réclamations présentées par les compagnies ferroviaires, aux termes de l'article 272 de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'égard du transport de grain et de farine destinés à l'exportation.

Division des études des tarifs et de l'exploitation

Cette Division procède à des recherches et à des analyses destinées à aider les comités et les directions de la CCT à assumer leurs responsabilités prévues. La Division répond aussi aux demandes des autres ministères fédéraux et provinciaux, des administrations municipales, de l'industrie, d'associations, d'organismes, de groupes de consommateurs et de membres du public.

Section des études des plaintes et des requêtes

Cette Section étudie les plaintes et les requêtes relatives aux taux de transport, aux services et aux conditions de transport qui pourraient être jugés préjudiciables à l'intérêt public.

Au cours de 1984, le CTCF a examiné cinq requêtes présentées en vertu de l'article 23 de la LNT et a rendu des décisions à leur sujet suite à des enquêtes menées par la section. Le CTCF a rejeté une requête présentée par Brewer and Associates de St. Joseph (Missouri) en autorisation d'interjeter appel concernant un certain nombre de prétendus actes et omissions de CP Rail suite à une contestation des tarifs marchandises applicables au transport de gaz de pétrole liquéfié de l'Alberta à destination des États-Unis. La Section a examiné quatre requêtes présentées en vertu de l'article 23 de la LNT concernant des frais de location de voies de garage privées. Le CTCF a par la suite refusé les requêtes en autorisation d'interjeter appel présentées par Shaw Milling Ltd., Fleron Lumber Company Ltd., Lock-Wood Limited et Livingston Distribution Centres Inc.

Par suite de la décision du Comité de révision de réouvrir l'enquête sur l'affaire Crown Zellerbach, en vertu de l'article 23, concernant le transport des copeaux de bois depuis l'intérieur de la Colombie-Britannique jusqu'à la région de Vancouver, un membre du personnel de la Section a été chargé d'instruire l'enquête, en vertu de l'article 81 de la LNT. Au terme de l'année, l'enquête se poursuivait toujours.

Suite à une requête présentée par la Continental Grain Company (Canada) Inc., en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la Section a enquêté sur l'application de frais de surestaries au transport des «grains» figurant à l'annexe I de cette loi. Le CTCF en est venu à la conclusion que la Loi ne prévoit pas l'application de frais de surestaries pour les wagons transportant les grains, plantes et produits.

En 1984, le personnel de la Section s'est occupé d'un cas de médiation. Le litige portait sur l'applicabilité de taxes convenues au transport de bois de construction depuis la Colombie- Britannique à destination des États-Unis via Thunder Bay et Windsor.

Le ministre des Transports en ayant fait la demande en vertu de l'article 48 de la LNT, des agents enquêteurs nommés en vertu de l'article 81 de la LNT ont étudié l'incidence et les répercussions de la déréglementation américaine sur les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires canadiens. Un rapport préliminaire a été publié en avril et le rapport final du personnel, en août. Le CTCF a ensuite tenu une série d'audiences publiques sur la question au cours des mois de septembre et d'octobre. Il a réuni ses résultats dans un rapport final qu'il a présenté au ministre et publié en décembre.

Le personnel de la Section effectue actuellement une enquête du CTCF sur les règlements de la CCT concernant la manoeuvre inter-service Un sommaire des commentaires émis par les parties intéressées a été publié au mois de mai. Un autre rapport exposant les différents problèmes, avec les solutions possibles, paraîtra au début de 1985. Dans le même ordre d'idée, CN a déposé auprès du CTCF une requête en exemption des frais d'aiguillage commun actuels qui, allègue-t-elle, ne sont pas compensatoires. Elle demandait la permission d'augmenter ces frais jusqu'à des niveaux compensatoires. À la fin de l'année, le CTCF était toujours en train d'étudier la requête. En examinant une autre question du même ordre, le CTCF a constaté que les frais spéciaux d'aiguillage commun que CN impose à Montréal-Est (Qc) ne sont pas compensatoires et a donné instruction de les augmenter pour qu'ils le deviennent.

Au cours de l'année, la Section a examiné deux requêtes en modification des ordonnances généra-

les de la Commission relatives au trafic ferroviaire. La première requête, présentée par la Ligue canadienne du trafic industriel, demandait la modification de l'ordonnance générale établissant les conditions régissant le transport du trafic. Le CTCF a rejeté la requête. La seconde requête venait de VIA Rail et demandait la modification de l'ordonnance générale spécifiant à quelles personnes les compagnies ferroviaires peuvent délivrer des permis de circulation. La question était toujours à l'étude à la fin de l'année.

Le personnel de la Section a pris part à une audience du CTCF ayant pour objet de déterminer la méthode à adopter pour l'établissement des tarifs du service de transport de conteneurs de CN à Terre-Neuve. L'audience résultait d'une plainte déposée en 1983 par Atlantic Container Express, selon laquelle les tarifs du service de transport de conteneurs de CN à Terre-Neuve étaient non compensatoires.

Le personnel de la Section a participé à des audiences publiques convoquées par le CTCF pour déterminer la nature du versement par CN Europe de commissions à Cast Containers, S.A., ayant trait au transport de conteneurs de Montréal à Chicago.

Suite à la décision prise par le CTCF en 1983 de rejeter la requête du gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador en autorisation d'interjeter appel relativement à sa requête faite en vertu de l'article 23 de la LNT à propos des tarifs marchandises applicables au grain de provende et à la farine, la Section a procédé à une étude de la relation prix/tarif dans les mouvements du grain de provende et des produits connexes vers les provinces Maritimes et Terre-Neuve. Les résultats de l'étude seront présentés au CTCF au début de l'année 1985.

La Section a effectué une analyse de la documentation afférente à la requête présentée par CN au CTCF pour que ce dernier ordonne l'augmentation de la compensation versée à CN par la Toronto, Hamilton and Buffalo Railway Company pour son droit de passage sur la voie ferrée de CN reliant Welland et Port Colborne (Ont.).

Section des études des tarifs

Cette Section s'occupe principalement d'analyser, de vérifier et de documenter les tarifs marchandises et voyageurs et de rédiger des rapports à ce sujet. Ces documents seront utilisés dans le cadre d'études sur l'industrie ou d'enquêtes internes sur les requêtes et les plaintes effectuées par la Direction de l'exploitation et des tarifs, par d'autres directions et par les comités modaux.

Le personnel de la Section a pris part à l'analyse des mémoires qu'ont présentés à la CCT des transporteurs ferroviaires, des expéditeurs canadiens et les associations d'expéditeurs à l'égard de l'incidence de la déréglementation américaine sur le trafic ferroviaire international des marchandises (Canada - États-Unis).

Le personnel de la Section a continué de surveiller les différentes modifications apportées aux tarifs de transport du grain déposés à la Commission, en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et de communiquer oralement et par écrit avec les représentants des industries et des compagnies ferroviaires au sujet d'autres questions relatives au trafic touchant cette loi.

Le personnel de la Section a pris part à une audience du CTCF tenue en vertu de l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*. Cette audience résultait d'une requête concernant le refus de VIA Rail de transporter une voiture électrique de Toronto à Ottawa. Le CTCF a émis une ordonnance rejetant la requête en autorisation d'interjeter appel à l'égard des conditions du transport des fauteuils roulants par VIA Rail énoncées dans son tarif de transport des bagages en fourgon.

Section des études de l'exploitation

En 1984, cette Section s'est occupée principalement de déterminer les niveaux minimums des taux compensatoires applicables aux produits du colza Canola, de coordonner les vérifications sur place du programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique, d'étudier la circulation et les modèles de transport ainsi que leurs incidences, et enfin de créer une banque de données sur la circulation, de la tenir à jour et d'en faire usage.

À la suite du décret du conseil CP 1976-894, la Section des études de l'exploitation a rédigé 12 ordonnances supplémentaires à celle de décembre 1983 prescrivant les niveaux minimums des taux compensatoires du mouvement des produits du colza Canola en 1984; ces ordonnances seront émises par le CTCF. Le personnel a aussi revu les statistiques sur le trafic et a par la suite rédigé l'ordonnance prescrivant les niveaux des taux de 1985 qui seront soumis à l'approbation du CTCF.

De concert avec la Section du contrôle des subventions et avec l'aide de la Section des études des tarifs, le personnel de la Section a coordonné, en 1984, les vérifications sur place de 54 transporteurs participant au programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La banque de données de la Section expose en détail et sur plusieurs années les mouvements ferroviaires au Canada et aux États-Unis ainsi que les mouvements ferroviaires, routiers et maritimes subventionnés dans les provinces de l'Atlantique. Elle a été consultée 22 fois par différents organismes fédéraux, provinciaux et privés. Les données ont principalement servi lors de plaintes, de requêtes et d'études au sein de la Commission même, par exemple celles reliées à la loi *Staggers Rail Act* de 1980 et à la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. De plus, six publications ont été rédigées à partir de données sur le volume des denrées pour les années 1981 à 1983 inclusivement. La Section poursuit ses travaux de perfectionnement et d'expansion de la banque de données en mettant l'accent cette année sur le trafic intermodal.

CAUSES DEVANT LA COUR FÉDÉRALE ET LA COUR SUPRÊME DU CANADA

Appels tranchés en 1984

Aviation Portneuf Ltée c. La Reine

Cour fédérale – Division de première instance
Dossier T-1058-83

Dans cette affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1983 de la CCT, il s'agissait principalement de déterminer si Aviation Portneuf Ltée pouvait entamer une action en dommages-intérêts contre la Couronne parce que le Comité des transports aériens et le Comité de révision avaient refusé de surseoir la suspension de son permis pendant qu'elle en appelait de la décision auprès du ministre des Transports, qui a ordonné le rétablissement du permis. En vertu de la règle 419(1)a) de la Cour fédérale, l'intimée a demandé la radiation de la déclaration de la demanderesse pour le motif qu'elle ne révélait aucun motif d'action raisonnable. La requête a été accueillie avec dépens le 19 mars 1984.

Soundair Corporation c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-347
A-1077-83

Le 20 avril 1983, après que la requérante eut été sommée de présenter des justifications, le Comité des transports aériens (CTA) a décidé, par l'ordonnance n° 1983-A-194, de suspendre le permis ATC 2248/73(C) de Soundair pour une période de 14 jours. La raison invoquée était que Soundair exploitait des vols d'affrètement depuis Vancouver (C.-B.) sans imposer de taxes de mise en place, ce qui était contraire aux exigences du Règlement sur les taxes de mise en place de la classe 4 aux termes de la *Loi sur l'aéronautique*, et aussi que la commodité et les besoins du public exigeaient cette suspension.

Soundair a interjeté appel de cette ordonnance en invoquant qu'aucune preuve n'avait été fournie au CTA pour justifier que Soundair avait omis d'imposer les taxes de mise en place et que, si ces preuves existaient, on n'avait pas permis à Soundair d'en prendre connaissance. Soundair soutient également que le CTA a mal interprété la Loi et a dépassé le cadre de sa compétence en essayant d'imposer à Soundair le fardeau de prouver qu'elle n'avait pas enfreint les règlements régissant son permis.

Le 23 novembre 1984, la Cour a rejeté unanimement l'appel en statuant que lorsque le CTA a des motifs raisonnables de croire que les conditions d'un permis ont pu être violées, la délivrance d'une ordonnance de justification est un moyen juste et raisonnable dont dispose l'intimée pour exercer le pouvoir discrétionnaire que lui confère le paragraphe 16(9) de la *Loi sur l'aéronautique*, en l'absence de dispositions prohibitives.

La Cour semblait accepter que les «taxes de mise en place» soient définies comme étant des taxes imposées lorsqu'un aéronef part à vide d'un point quelconque, à destination d'un deuxième point pour y prendre des marchandises ou des passagers. Elle a ajouté que le Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4) impose effectivement une obligation à l'appellante.

District municipal n° 34 d'Acadia c. CN et la CCT

1. Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-370
A-795-83

Cette affaire, mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983 et dont l'appel a été autorisé le 7 avril 1983, concerne un appel de l'ordonnance n° WDR-00884 du 28 septembre 1982, laquelle ordonnait à CN d'abandonner l'exploitation d'une partie de son service dans la subdivision Acadia Valley en Alberta.

Au départ, une ordonnance du gouverneur en conseil interdisait l'abandon de cette subdivision.

Après la levée de cette interdiction le 18 septembre 1980, CN a demandé à la Commission l'autorisation d'abandonner une partie du service.

Les requérantes ont soutenu que le Comité des transports par chemin de fer n'avait pas compétence pour entendre la demande de la compagnie ferroviaire parce que l'article 258 de la *Loi sur les chemins de fer*, qui autorise le gouverneur en conseil à interdire l'abandon de certains embranchements, ne lui donne pas l'autorité nécessaire pour révoquer une telle ordonnance

d'interdiction et partant, la Commission ne pouvait décréter l'abandon de la même subdivision.

Le 19 janvier 1984, la Cour fédérale d'appel rejeta l'appel pour le motif que le paragraphe 26(4) de la *Loi d'interprétation* (S.R.C. 1970, c. I-23) s'applique à la *Loi sur les chemins de fer* de façon à donner au gouverneur en conseil le pouvoir de rescinder une de ses ordonnances vu l'expression de «temps à autre» retrouvée à l'article 258 de ladite loi.

Ainsi, la révocation par le gouverneur en conseil de son ordonnance d'interdiction était valide et la Commission avait donc le droit par l'ordonnance n° WDR-00884 de décréter par la suite l'abandon de la subdivision.

2. Cour suprême du Canada
Dossier 18437

En date du 19 mars 1984, la Cour refusa l'autorisation d'en appeler du jugement rendu par la Cour d'appel fédérale.

Procureur général de Terre-Neuve c. CN

Cour d'appel fédérale
Dossier A-297-84

L'appellante a déposé une requête, en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, en vue de faire réviser et infirmer une décision rendue le 8 février 1984 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF). En vertu de cette décision, le Comité rejetait une requête déposée par la province de Terre-Neuve aux termes de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* (LNT) et refusait à cette dernière l'autorisation d'interjeter appel des augmentations tarifaires imposées par CN pour le transport du grain et de la farine.

L'appellante a allégué que le CTCF avait commis des erreurs de droit:

en ayant soutenu que les Conditions de l'union de 1949 ne prévalaient pas contre les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer*;

en n'étant pas d'avis que CN doit imposer les mêmes tarifs à la province de Terre-Neuve que ceux qu'elle demande pour le transport des mêmes marchandises à des points situés dans les Maritimes;

en ayant conclu qu'une action exécutée par CN conformément à la *Loi sur les chemins de fer* ne peut pas porter préjudice à l'intérêt public au sens de l'article 23 de la LNT;

en ayant décidé que les augmentations tarifaires spéciales imposées à Terre-Neuve par CN ne violaient pas les principes établis par l'ancienne Commission des transports du Canada dans l'affaire Procureur général de Terre-Neuve c. CN (1951).

CN a allégué que la Cour n'avait pas la compétence pour être saisie de la demande déposée en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, étant donné les dispositions de l'article 29 de ladite loi et du paragraphe 64(2) de la LNT. Il a ensuite déposé une requête en vue d'obtenir une ordonnance pour mettre fin aux procédures, conformément à l'article 52*a)* de la *Loi sur la Cour fédérale*.

Le 24 mai 1984, la Cour a annulé la demande déposée en vertu de l'article 28 pour défaut de compétence.

Mario Lapointe c. la CCT et CP Ltée

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-327

Le requérant a demandé la permission d'en appeler de la décision de la Commission du 24 avril 1984 sur des questions de droit et de compétence pour le motif que ladite décision ne tenait pas compte du Règlement de procédure P-5130-2 ni de la perte d'emplois due à la fermeture du centre de services à la clientèle de Sherbrooke, laquelle favoriserait une région au détriment d'une autre.

La compagnie CP Ltée a plaidé que la Commission est d'origine statutaire et n'a pas plus de compétence que celle conférée par statut. Par conséquent, le Règlement de procédure P-5130-2 est simplement d'ordre interne et ne lui confère aucune autre compétence que celle qui lui est échue de par la *Loi sur les chemins de fer* ou la *Loi nationale sur les transports*. Les appelants n'ont pas plaidé que la Commission avait erré en droit ou outrepassé sa compétence en concluant que la fusion du centre de services de Sherbrooke avec celui de Montréal ne constituait pas une déviation d'un chemin de fer, ni la fermeture d'une gare, ni la suppression, ni la création d'un point de division.

La Cour d'appel a rejeté la requête pour permission d'en appeler le 12 septembre 1984.

Desvraco Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 82-A-354
A-118-83

Cette affaire a déjà été mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983.

À la suite d'une autorisation accordée le 6 décembre 1981, un appel a été interjeté de la décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM) de la Commission, qui refusait certaines demandes de subventions faites conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* par Desvraco Inc., par un camionneur accrédité en vertu du Programme de subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique.

La Commission a refusé la demande de subvention pour le motif que l'expéditeur, Les Industries Georges Deschênes Ltée, contrôlait effectivement l'entreprise du transporteur, Desvraco Inc., même si elle ne détenait que 47 pour cent des actions.

En date du 26 septembre 1984, la Cour d'appel a conclu que le CTVM avait erré en droit. Fait intéressant à souligner, elle a statué que: «Bien qu'il soit possible qu'un actionnaire minoritaire ait, dans certaines circonstances, le contrôle effectif d'une compagnie, cela n'est jamais possible lorsqu'il y a un autre actionnaire qui détient réellement et pour son propre compte une majorité absolue des actions.»

R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-348
A-682-83

Cette affaire figurait au chapitre des appels en instance dans le rapport annuel de 1983. Le 21 juin 1983, la Cour a autorisé l'appellante à interjeter appel d'une décision dans laquelle le Comité des transports par véhicule à moteur (CTVM), avait décidé que l'appellante n'était pas admissible aux subventions prévues dans le Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique. Cela parce que, même si R. & G. Milk Trucking Co. Ltd. détenait un certificat d'admissibilité conformément à la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique*, le lait transporté était en réalité la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick (New Brunswick Milk Marketing Board), qui contrôle R. & G. Milk Trucking. Le CTVM avait également conclu que malgré l'émission d'actions privilégiées avec droit de vote de la compagnie, le contrôle *de facto* relevait toujours de l'Office de commercialisation du lait.

Le 27 avril 1984, la Cour (le juge en chef étant dissident) a statué, en ce qui concerne l'appel interjeté en vertu du paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* et une requête déposée en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*, que le CTVM avait commis une erreur de droit a) en ayant établi que le lait en vrac transporté par l'appellante était la propriété de l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick de mai 1981 au 17 mai 1982 et b) en ayant interprété l'alinéa 2(2)*b)* du Règlement sur les subventions spéciales sélectives et provisoires dans la Région atlantique de sorte que l'Office de commercialisation du lait du Nouveau-Brunswick soit considéré comme étant le contrôleur de l'appellante et c) (le juge en chef étant d'accord) en ayant enjoint à l'appellante de rembourser la somme de 94 400,12 $ au Receveur général du Canada.

La Cour a également rejeté la requête déposée en vertu de l'article 28.

Appels retirés en 1984

Careston International Air Charter Ltd. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-411-84

Lorsque le Comité des transports aériens (CTA) a refusé le transfert des permis d'Air Park Aviation Ltd. à Careston International Air Charter Ltd., cette dernière a déposé auprès de la Cour d'appel fédérale, en vertu du paragraphe 28(1) de la *Loi sur la Cour fédérale*, une demande d'examen et d'annulation de la décision du CTA rendue le 24 février 1984.

L'appel a eu lieu le 19 octobre 1984 et la Cour a rejeté la requête, l'avocat de l'appellante n'ayant reçu aucune instruction de son client.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-320
A-1109-83

Pour l'essentiel, cet appel, mentionné dans le rapport annuel de 1983 de la CCT, est le même que celui de CN c. la CCT et Prairie Malt (Canada) Ltd. également mentionné en 1983. Il s'agissait, dans les deux cas, d'appels fait de la décision n° WDR-1983-01 du CTCF. Cependant, l'affaire de CN a été retirée en décembre 1983.

La question en litige est celle de savoir si le Comité a mal interprété la loi en décidant que le transport du malt d'orge depuis Biggar (Sask.) jusqu'à Vancouver (C.-B.), qui n'est pas exporté par mer depuis le port de Vancouver mais est expédié par voie ferrée depuis Vancouver jusqu'à Seattle (Washington), peut bénéficier du tarif marchandises statutaire fixé aux termes du paragraphe 271(2) de la *Loi sur les chemins de fer*.

Les appels interjetés ont été groupés par ordonnance de la Cour d'appel fédérale le 3 octobre 1983.

Cependant, le 13 janvier 1984, CP Ltée s'est désisté de l'appel parce que le terme «exportation» est défini dans la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, ce qui conférait un caractère académique à toute discussion sur l'interprétation des articles abrogés de la *Loi sur les chemins de fer* ou sur l'interprétation judiciaire du terme «exportation» utilisé par la Commission.

Cyanamid Canada Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-320

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a agréé la requête déposée par CN, en vertu de l'article 253 de la *Loi sur les chemins de fer*, en autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Durham. Cyanamid a interjeté appel de l'ordonnance n° R-35400 devant le Comité de révision en alléguant que le CTCF avait enfreint une règle de justice naturelle en ce qu'il ne lui avait pas permis de présenter sa cause en entier lors de l'audience. Le 15 mars 1984, Cyanamid a été avisée de la décision du Comité de révision, selon qui aucun des motifs de révision énoncés à la règle 85(1) des Règles générales de la Commission n'avait été établi par la requérante et, par conséquent, la requête en révision était refusée.

Le 13 avril 1984, Cyanamid a déposé un avis de requête en autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, en alléguant que le CTCF avait failli à une règle de justice naturelle et avait commis une erreur de droit en ayant décidé qu'il existait d'autres installations de transport appropriées. Une demande de suspension d'exécution a été déposée le 16 avril 1984 conformément à la Règle générale 97. Cependant, le 30 mai 1984, toutes les parties ont été informées que Cyanamid Canada Inc. avait décidé d'abandonner sa demande en autorisation d'interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale.

Appels en instance en 1984

Postes Canada c. Federal Express Co. et la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 83-A-379

La requête en autorisation d'interjeter appel de la décision n° 7700, rendue le 25 octobre 1983 par le Comité des transports aériens (CTA) (et mentionnée dans l'affaire Loomis Courier Service Co. c. Federal Express Co.), a été agréée le 23 février 1984 en ce qui concerne Federal Express. Postes Canada soutient que le CTA a mal interprété la loi en décidant que Federal Express avait satisfait au critère de commodité et de nécessité publiques et que, ce faisant, le CTA s'était appuyé sur un principe erroné, contraire aux témoignages et au poids des témoignages présentés à l'audience.

Postes Canada en a également appelé de la décision auprès du ministre des Transports.

L'appel était en instance à la fin de 1984.

Loomis Courier Service Ltd. c. Federal Express Co.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-380
A-443-84

L'affaire, mentionnée dans le rapport annuel de 1983, découle de la décision n° 7700 rendue par le Comité des transports aériens (CTA) le 25 octobre 1983 et qui modifiait le permis de Federal Express Co. en vue d'étendre son service de courrier international. L'appellante, exploitante d'un service de transport intérieur, avait reçu

l'autorisation d'interjeter appel de la décision, conformément au paragraphe 64(2) de la LNT. Elle a allégué que le CTA avait mal interprété le critère de la commodité et des besoins du public énoncé au paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'aéronautique* et qu'à son avis, toute requête en modification doit démontrer que la commodité et les besoins du public seront l'un et l'autre servis. Elle a ajouté que la décision ne reposait sur aucune preuve. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 23 février 1984.

Loomis a également déposé un avis d'appel de la décision n° 7700 devant le ministre des Transports en novembre 1983, conformément à l'article 25 de la LNT, dans lequel cette compagnie affirme que la modification du permis de Federal Express portera préjudice à l'industrie canadienne existante des messageries et que la décision ne sert pas l'intérêt public.

L'appel était en instance à la fin de 1984.

Arctic Grain Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-334
A-1384-83

Le rapport annuel de 1983 fait mention de cette cause qui vise l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer. Arctic Grain Ltd. a reçu l'autorisation d'en appeler de ladite ordonnance le 9 septembre 1983. L'appellante alléguait que le CTCF avait commis une erreur de droit en ayant déterminé que les criblures agglomérées n'étaient pas du grain et en ayant refusé d'exercer le pouvoir que lui confère l'article 23 de la LNT d'enquêter sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1984.

CN c. la CCT et Continental Grain Co. (Canada) Ltd.

Cour d'appel fédérale
Dossiers 84-A-311
A-806-84

Une demande en autorisation d'interjeter appel a été déposée en février 1984.

CN formulait les points suivants:

Le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a commis une erreur en décidant que l'application des règles du Canadian Car Demurrage Bureau au tarif CFAW 4310 CTC (F) 1032 violait les dispositions de la Partie II de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* (LGTO).

Le CTCF a commis une erreur en acceptant la requête initiale que l'intimée, en l'occurence Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LGTO, et a violé une règle de justice naturelle en n'accordant pas à la requérante un délai suffisant dans les deux cas, contrairement aux dispositions des Règles générales de la CCT.

Le CTCF a commis une erreur en tranchant la requête que l'intimée, à savoir Continental Grain Co. (Canada) Ltd., avait déposée en vertu de l'article 52 de la LGTO. De nombreuses questions qui y étaient soulevées avaient en effet été soumises à la considération de la Cour d'appel, à la demande de l'intimée, lors d'une affaire précédente pour laquelle la Cour avait déjà autorisé l'appel (Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN).

CP Ltée appuie la requête en autorisation d'interjeter appel en faisant valoir les points suivants:

Le paragraphe 52(2) de la LGTO autorise la CCT à prendre des mesures correctives lorsqu'elle estime qu'une partie quelconque d'un tarif contrevient à une disposition de la Partie II de la Loi; ces mesures doivent être prises au plus tard 60 jours après le dépôt dudit tarif.

L'article 52 n'interdit aucunement l'application des Règles générales de la CCT quant à l'équité et à la procédure. En ne les appliquant pas, la CCT a manqué à la règle de justice naturelle *audi alteram partem*, en ce que la requérante et CP Ltée n'ont eu aucune chance juste et raisonnable de se faire entendre.

Il fait également valoir que la surestarie ne constitue ni un tarif pour le mouvement du grain, au sens de la Partie II de la LGTO, ni une indemnité accordée aux sociétés ferroviaires, et qu'elle n'a aucun rapport avec les coûts du transport du grain. Il s'agit en fait d'une peine ayant pour objet d'assurer le mouvement efficcace des wagons dans l'intérêt public; la surestarie encourage le chargement, le déchargement et la libération des wagons en temps voulu, ce qui profite à tous les expéditeurs, et elle aide à supprimer les cas où

des expéditeurs particuliers entreposent leurs marchandises dans des wagons pour une durée indéterminée aux frais d'autres expéditeurs. Par conséquent, la surestarie n'étant pas un tarif imposé pour le mouvement du grain au sens de la Partie II de la LGTO, la CCT a commis une erreur de droit ou de compétence en ayant conclu le contraire.

Le 27 avril 1984, la Cour a agréé une requête en autorisation d'interjeter appel, et cet appel était en instance à la fin de 1984.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-322

Le 24 juillet 1984, CN a été autorisée à interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, de la décision du Comité des transports par chemin de fer (CTCF) rendue le 23 mars 1984 dans laquelle certains embranchements ou parties d'embranchements étaient désignés comme étant tributaires du transport du grain pour la campagne agricole de 1984-1985 (les motifs de l'appel ont été publiés le 14 juin 1984).

L'appellante soutient que le CTCF a commis une erreur en omettant de désigner certains embranchements comme étant tributaires du transport du grain, conformément au paragraphe 40(1) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, puisque ces embranchements ou parties d'embranchements répondaient aux exigences énoncées aux alinéas 40(2)*a*) et *b*) de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*. Le CTCF a donc commis une erreur de droit en n'incluant pas ces embranchements.

À la fin de 1984, cette affaire était en instance.

CN c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-330

La Commission a reçu une copie certifiée de la requête de CN en autorisation d'interjeter appel, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, de l'ordonnance n° R-36489 rendue le 27 avril 1984 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF).

L'appellante soutient que le CTCF a commis une erreur en omettant de calculer les coûts variables des sociétés ferroviaires conformément aux dispositions de l'article 39 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest* et, plus particulièrement, en omettant de rajuster ces coûts variables eu égard aux embranchements qui avaient été ajoutés à la liste des embranchements tributaires du transport du grain depuis la dernière année de référence.

L'avis de requête en autorisation d'interjeter appel n'a pas encore été déposé en cour.

CN c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.
CP Ltée c. la ville de Drumheller et Century Coals Ltd.

Cour suprême du Canada
Dossiers 17489 (CN)
17499 (CP)

Dans son ordonnance n° WDR-00534 du 23 octobre 1981, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) a ordonné l'abandon de 14 kilomètres de voie entre Rosedale et East Coulee (Alb.).

La ville de Drumheller et Century Coals Ltd. ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de cette ordonnance devant la Cour d'appel fédérale. Leur principal argument était que la CCT n'avait pas compétence puisqu'un accord intervenu entre les compagnies ferroviaires prescrivait non seulement la construction mais l'exploitation à perpétuité de l'embranchement. Cet accord avait été confirmé par la suite par une loi spéciale du Parlement du Canada, que la Commission n'était pas habilitée à modifier ou à révoquer. Les appelantes ont soutenu qu'en vertu de l'article 2 de la *Loi sur les chemins de fer*, la *Loi spéciale* primait sur les articles 253 et 254 de la première loi.

Dans une décision rendue le 9 décembre 1982, dont le juge en chef s'est dissocié, la Cour fédérale a fait droit aux arguments des appelantes. Elle a affirmé que l'intention de la *Loi spéciale*, qui confirmait l'accord intervenu entre les compagnies ferroviaires, était bien que l'embranchement soit exploité à perpétuité. La Loi avait imposé à CN et à CP Ltée une entente statutaire, soit une obligation d'exploiter le tronçon à perpétuité en échange d'une garantie, donnée par le gouvernement, des obligations de CN nécessaires à la construction du tronçon.

En outre, la Cour a statué que la *Loi spéciale* et les articles 253 et 254 de la *Loi sur les chemins de fer* traitaient du même sujet mais présentaient des contradictions. De ce fait, la première loi devait

primer sur l'autre. Les obligations créées par la *Loi spéciale* avaient donc un caractère statutaire plutôt que contractuel, de sorte qu'elles ne pouvaient être modifiées que par une loi. La Cour a donc statué que la Commission n'avait pas compétence pour rendre l'ordonnance et a fait droit à l'appel.

Les compagnies ferroviaires ont présenté une requête en autorisation d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel fédérale devant la Cour suprême du Canada et, le 7 février 1983, la Cour a fait droit à cette requête. L'affaire était en instance à la fin de 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-340
A-1471-83

Cet appel de la décision rendue le 28 avril 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) découle de l'autorisation accordée à CP Ltée le 27 septembre 1983.

En novembre 1982, CP Ltée a démoli et enlevé un de ses bâtiments connu sous le nom de gare de Toronto-Ouest. Le CTCF a tenu une audience publique afin de déterminer s'il avait compétence en la matière et, dans sa décision rendue le 28 avril 1983, il a statué que la gare de Toronto-Ouest était une «gare de chemin de fer» au sens de la *Loi sur les chemins de fer* et que son abandon était régi par la procédure décrite à l'article 119.

Le CTCF a conclu que CP Ltée avait effectué l'enlèvement de la gare sans avoir obtenu l'autorisation du Comité ou une exemption de sa part. Les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* ont donc été violées et le CTCF a demandé que CP Ltée soit poursuivie.

L'argument principal invoqué par CP Ltée dans son appel est que le CTCF a mal appliqué la loi lorsqu'il a décidé que l'article 119 exigeait de CP Ltée qu'elle obtienne une autorisation avant d'enlever la gare.

L'audition de cet appel a eu lieu les 5 et 6 décembre 1984.

Continental Grain Co. (Canada) Ltd. c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-330
A-1381-83

Il s'agit d'un appel de l'ordonnance n° R-34908 du Comité des transports par chemin de fer (CTCF), rendue le 28 février 1983, conformément au paragraphe 64(2) de la *Loi nationale sur les transports* (LNT). Cette ordonnance portait sur un litige entre la Continental Grain Co. (Canada) Ltd. et CN au sujet de la responsabilité de l'expéditeur pour la prise en charge des surestaries applicables aux exportations de criblures de grain ainsi que de la décision de la compagnie ferroviaire de refuser certains services de déchargement à la Continental tant que cette compagnie ne garantirait pas le paiement des surestaries.

L'ordonnance faisant actuellement l'objet de cet appel ordonnait à CN de continuer à desservir la Continental conformément à l'article 262 de la *Loi sur les chemins de fer* et autorisait CN à continuer d'imposer des surestaries. Elle interdisait également à la Continental d'interjeter appel d'une décision rendue le 30 juin 1981 par le CTCF dans l'affaire de la Arctic GrainLtd. et confirmée par le Comité de révision le 16 octobre 1981. La décision prise à l'égard de cette dernière stipulait que les exportations de criblures de grain, sous quelque forme que ce soit, n'étaient pas dispensées des frais de surestaries.

La Continental a fait valoir que le décret du conseil CP 1959-569 et l'ordonnance de la Commission n° 97781 exemptaient des frais de surestaries le grain, y compris les criblures, destiné à l'exportation et entreposé dans des élévateurs publics et semi-publics. L'appellante fait valoir que la Commission a mal interprété la définition de «grain» énoncée dans la *Loi sur les grains du Canada*. Selon l'appellante, ladite loi fait une distinction entre «grain» et «criblures» pour des fins de classification, mais il n'en demeure pas moins que les résidus (ce qui reste du grain classifié criblé) sont des graines de céréales. L'appellante en conclut donc que la Commission aurait dû inclure les criblures dans la définition de grain.

L'appellante se demande également si la Commission a tenu compte de l'objet du décret CP 1959-569 et de l'ordonnance n° 97781 de la Commission. Les criblures sont ramassées et transportées jusqu'à la côte de la même façon que les grains classifiés; elles devraient donc être traitées de la même façon.

Enfin, l'appellante soutient que la Commission a commis une autre erreur en omettant de faire enquête, conformément à l'article 23 de la LNT, sur l'exigence injuste imposée aux exportateurs de criblures.

L'appel sera entendu à la fin de l'année.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 84-A-308

CP Ltée a déposé, le 24 février 1984, une requête en autorisation d'interjeter appel, sur des questions de droit et de compétence, de la décision et de l'ordonnance de la Commission rendues le 26 janvier 1984, en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.

Dans son argumentation, CP Ltée avance que par suite d'une plainte déposée par la Continental Grain Co. (Canada) Ltd., en vertu de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, la CCT a révisé le tarif déposé par CP Ltée en vertu de ladite loi et ensuite délivré une ordonnance dans laquelle elle enjoignait à CP Ltée de modifier son tarif.

CP Ltée a également allégué que la CCT avait manqué à une règle de justice naturelle en ce qu'elle ne l'avait pas avisé en temps voulu de la présentation qu'elle avait reçue de Continental.

L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 26 avril 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-317
A-245-83

Le rapport annuel de 1983 de la CCT faisait mention de cette affaire. Aux termes de l'ordonnance n° R-34836 du 28 janvier 1983, le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) ordonnait à CP Ltée de capitaliser le coût des travaux effectués par la compagnie dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives au cours de 1982 et des années subséquentes, si ce coût dépassait 100 000 $ ou 10 pour cent du coût d'une nouvelle locomotive du même type et de la même classe. Cette directive découlait de l'article 1307 de la Classification uniforme des comptes des sociétés ferroviaires, lequel confère au Comité le pouvoir d'ordonner à un transporteur d'utiliser des minimums autres que ceux établis à l'article 1307. Cette affaire a donné lieu à une audience publique présidée par le commissaire R.J. Orange, nommé en vertu de l'alinéa 19(1)*b*) de la LNT. Le Comité a adopté le rapport du commissaire Orange.

CP Ltée a déposé une requête en autorisation d'interjeter appel en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT et afin d'obtenir la révision et l'annulation de l'ordonnance en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la Cour fédérale*. La Cour fédérale d'appel a accordé l'autorisation d'interjeter appel et les deux requêtes ont été groupées.

Voici les principaux motifs d'appel invoqués par CP Ltée:

Les dispositions de l'ordonnance n° R-34836 dépassent les pouvoirs et la compétence du CTCF.

En délivrant l'ordonnance n° R-34836, le CTCF a adopté le rapport du commissaire Orange sans permettre à CP Ltée de faire des représentations, ce qui constitue un manquement à son obligation d'agir en toute équité et un déni de justice naturelle à l'égard de CP Ltée.

L'audience tenue devant le commissaire Orange n'était pas de nature à décharger le CTCF de son obligation d'agir en toute équité et constituait donc un déni de justice naturelle découlant de la livraison d'un avis inadéquat, de l'acceptation de preuves inacceptables, du défaut de communiquer avec le personnel du Comité en sa qualité de partie pertinente et essentielle à l'audience et de l'imposition erronée du fardeau de la preuve qui en a résulté.

Le rapport déposé par le commissaire R.J. Orange ne tenait compte ni n'examinait pleinement et équitablement les preuves et les représentations soumises.

L'intimée fait valoir les points suivants:

Le CTCF a délivré l'ordonnance n° R-34836 le 28 janvier 1983, en vertu du pouvoir discrétionnaire que lui confère l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes, qui prévoit que le CTCF peut enjoindre aux transporteurs d'appliquer d'autres tarifs minimaux. Par ailleurs, l'article 328 de la *Loi sur les chemins de fer* porte que la CCT doit prescrire pour CN et CP Rail une classification et un système uniformes de comptes; il ne précise pas toutefois la façon de le faire. Dans l'ordonnance n° R-32999 du

26 novembre 1981, le CTCF établissait la Classification uniforme des comptes à l'intention des sociétés ferroviaires du Canada.

Le paragraphe 46(1) de la LNT confère à la Commission le pouvoir de rendre des ordonnances ou d'établir des règlements pour s'assurer de l'exécution de la *Loi sur les chemins de fer*, alors que le paragraphe 24(3) de la LNT autorise un comité de la Commission à exercer tous les pouvoirs et les fonctions de cette dernière.

Le commissaire R.J. Orange a été chargé, en vertu de l'alinéa 19(1)*b)* de la LNT, de tenir une audience et d'en faire un rapport.

Les avis de l'audience et de la nomination du commissaire Orange à titre de responsable de l'audience et du rapport subséquent précisaient qu'il s'agissait de déterminer si le CTCF devrait enjoindre à CP Rail d'appliquer des tarifs minimaux autres que ceux énoncés à l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes. Les deux avis soulignaient également que si le CTCF décidait de le faire, il serait nécessaire de capitaliser le coût des travaux effectués par CP Rail dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives. Le rapport du commissaire traite de cette question et contient des recommandations afférentes. La recommandation faite au CTCF par le commissaire Orange d'enjoindre à CP Rail d'appliquer d'autres tarifs minimaux conformément à l'article 1307.03 de la Classification uniforme des comptes et ainsi de capitaliser les coûts des travaux effectués dans le cadre du Programme de révision et de remise à neuf des locomotives était assortie de preuves suffisantes.

À la fin de 1984, l'appel était encore en instance.

CP Ltée c. la CCT et Columbia Containers Limited

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-342
A-1203-83

La requête en autorisation d'interjeter appel d'une décision rendue le 14 avril 1983 par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), conformément au paragraphe 64(2) de la LNT, a été agréée par la Cour le 5 août 1983.

La décision du CTCF rendue le 14 avril 1983 ordonnait à CP Ltée de modifier ses tarifs de surestaries afin d'accorder à la Columbia Containers Ltd. une franchise illimitée à l'égard de l'utilisation des wagons pour certains grains figurant à l'annexe 1 de la *Loi sur les grains du Canada*.

La Columbia Containers exploite une installation à Vancouver (C.-B.) où elle reçoit, par voie ferrée, des chargements de grain qui sont conteneurisés en vue de leur exportation par voie maritime. Cependant, cette compagnie ne détient pas de permis à titre de terminus aux termes de la *Loi sur les grains du Canada*. Le tarif de CP Ltée accordait une franchise illimitée aux élévateurs terminus titulaires d'un permis, alors que la Columbia Containers ne jouissait que d'une franchise de cinq jours avant d'être passible de surestaries. À la requête de la Columbia Containers, conformément à l'article 23 de la LNT, le Comité a décidé que les surestaries imposées à cette compagnie étaient préjudiciables et devaient être supprimées.

CP Ltée a fait valoir que la Commission n'avait ni la compétence ni l'autorité statutaire requises pour ordonner la franchise d'utilisation des wagons par la Columbia Containers. La question principale porte sur l'interprétation du décret du conseil CP 1959-569 qui suspendait certains frais de surestaries et de l'ordonnance n° 97881 de l'ancienne Commission qui limitait la suspension des surestaries au grain entreposé dans les élévateurs terminus publics et semi-publics. CP Ltée soutient également que la différence de traitement existant entre les élévateurs terminus disposant d'un permis et la Columbia Containers ne créait, ni ne pouvait créer, de désavantage indu ou déraisonnable tel qu'envisagé par le paragraphe 23(3) de la LNT, étant donné que la différence des frais de surestaries était établie par le décret du conseil et l'ordonnance de l'ancienne Commission précités.

Cet appel était encore en instance à la fin de 1984.

CP Ltée c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-508-84

Le 20 janvier 1984, l'appellante a déposé, en vertu du paragraphe 64(2) de la LNT, un avis de requête en autorisation d'interjeter appel de la décision et de l'ordonnance n° R-36012 du Comité des transports par chemin de fer qui, entre autres, ordonnait à CP Ltée d'élaborer et de soumettre audit Comité, avant le 30 juin 1984, un plan visant la suppression ou la cessation progressive de l'acheminement de marchandises dangereuses dans la région portuaire de Vancouver, avant le 1er janvier 1986. L'appel porte sur une erreur

commise sur une question de droit ou de compétence. L'appellante fait valoir en effet que la Commission n'a pas le pouvoir d'ordonner à une société ferroviaire de cesser d'utiliser la totalité ou une partie de ses installations légalement autorisées. La loi et le droit commun confèrent à CP Ltée le pouvoir de gérer et d'exploiter ses chemins de fer, et la CCT n'a qu'un pouvoir réglementaire et curatif. L'autorisation d'interjeter appel a été accordée le 2 avril 1984.

L'affaire était encore en instance à la fin de 1984.

Chef Edwin Burnstick *et al.* et bande des Indiens Paul c. la CCT et CN

Cour d'appel fédérale
Dossiers 83-A-366
A-392-84
A-393-84

Le rapport annuel de 1983 fait mention de cet appel. Le 22 février 1984, la Cour a agréé la requête en autorisation d'interjeter appel de l'ordonnance n° R-35480 rendue par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF) le 5 août 1983.

Cette ordonnance autorisait CN à construire une deuxième voie principale dans la subdivision Edson (Alb.) qui croiserait une réserve de route non ouverte située sur des terres détenues par le ministère des Affaires indiennes et du Nord au profit et à l'usage de la bande des Indiens Paul.

Les appelantes soutiennent que le CTCF n'avait pas compétence en la matière aux termes de la *Loi sur les chemins de fer*. Le CTCF a justifié sa décision d'autoriser le passage à niveau sur la conclusion que la réserve de route non ouverte constituait une «voie publique existante» au sens des articles 196 et 197 de la *Loi sur les chemins de fer*. Le CTCF a également décidé que bien que l'usage de ce passage à niveau soit réservé aux Indiens et aux autres personnes vivant légalement sur les réserves, ce passage avait un «caractère public».

La compétence du CTCF en vue d'autoriser la traversée de terres indiennes est également en cause. Les terres en question ont été remises au gouvernement, mais la clause *habendum* de l'accord limitait l'intérêt du gouvernement à la tenue en fiducie des terres en vue de leur vente. Le CTCF a conclu que le renoncement à ces terres était absolu et, qu'en conséquence, elles n'avaient plus le statut de terres réservées aux Indiens et qu'il n'y avait pas de droits existants fixés par traité. Comme c'était le ministère des Affaires indiennes et du Nord qui avait compétence en matière de routes et qu'il n'avait élevé aucune objection à la construction du croisement, le CTCF a conclu que celui-ci pouvait être autorisé.

À la fin de 1984, l'appel était encore en instance.

Syndicat national des cultivateurs c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier A-790-84

Le 1er juin 1984, la Cour a autorisé le Syndicat national des cultivateurs à interjeter appel de la décision rendue le 7 mars 1984, dans laquelle le Comité de révision confirmait les ordonnances nos R-35927 et R-35928 délivrées par le Comité des transports par chemin de fer (CTCF), en vertu de l'article 73 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*, et les tarifs reçus de CP Ltée et de CN le 24 novembre 1984. L'appellante allègue que cette loi n'autorise pas le dépôt de tarifs après le 1er novembre 1983 pour la période du 1er janvier au 31 juillet 1984, et que le CTCF n'avait donc pas le pouvoir d'autoriser les sociétés ferroviaires à déposer leurs tarifs après le 1er novembre 1983.

L'appel était encore en instance à la fin 1984.

Transports Spéribel Inc. c. la CCT

Cour d'appel fédérale
Dossier 82-A-332

Cette cause, mentionnée dans les rapports annuels de 1982 et 1983 est toujours en instance. Le 6 décembre 1982, la Cour a autorisé Transports Spéribel Inc. à interjeter appel d'une décision rendue par le Comité des transports par véhicule à moteur le 18 décembre 1981 et confirmée par une décision du Comité de révision. La Commission avait rejeté certaines demandes de subventions déposées par Transports Spéribel Inc. au motif que cette dernière ne détenait pas, de la Commission des transports du Québec, le permis requis pour effectuer le transport des marchandises pour lesquelles elle avait déposé lesdites demandes de subventions même si Spéribel était effectivement détentrice d'un certificat émis en vertu de la *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique* et du Règlement connexe la rendant éligible à recevoir, sous réserve de certaines conditions, des subventions pour ses opérations de camionnage.

Spéribel affirme qu'il appartenait aux autorités provinciales, et non à la CCT, de se prononcer sur la portée d'un permis de transport détenu par un transporteur certifié en vertu de la Loi fédérale et a fait valoir qu'un jugement de la Cour des Sessions de la Paix (tribunal provincial de juridiction criminelle), déclarant la compagnie non coupable de ne pas détenir le permis requis pour les opérations de transport qu'elle effectuait, constituait une expression d'approbation suffisante de la part des autorités provinciales quant à la portée dudit permis. Spéribel concluait donc que la Commission avait mal interprété la loi en décidant que le permis de transport de Spéribel ne l'autorisait pas à effectuer les mouvements de marchandises pour lesquels elle réclamait des subventions.

APPENDICES

Division de l'Ouest *83*
Comité des transports par chemin de fer *85*
Comité des transports aériens *115*
Comité des transports par eau *118*
Comité des transports par véhicule à moteur *121*
Direction de la recherche *122*

APPENDICE I
Division de l'Ouest

Audiences et décisions, 1984
Abandon d'embranchements des Prairies

Cas reportés de 1983

Subdivision	
• (CN) Erwood	Décision du 3 avril 1984. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 49,15 milles entre Baden (Man.) et Hudson Bay (Sask.).
• (CP Rail) Lake Cowichan	Décision du 9 oct. 1984. Abandon de l'exploitation de la subdivision Lake Cowichan entre Hayward (p.m. 0,0) et Lake Cowichan (p.m. 18,3) (C.-B.).

1984

Subdivision	
• (CN) Amiens	Décision du 7 sept. 1984. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 20,74 milles entre Shell Lake et Spiritwood (Sask.).
• (CN) Carlton	Décision du 28 sept. 1984. Recommandation d'ajouter au réseau de base un tronçon de 28,20 milles entre Dalmeny et Laird (Sask.).
• (CN) Stettler	Rapport au gouverneur en conseil du 23 oct. 1984. Recommandation d'ajouter au réseau de base un tronçon de 108,2 milles entre Ferlow Jct. et Dinosaur (Alb.).
• (CN) Dodsland	Décision du 17 juill. 1984. Abandon de l'exploitation d'un tronçon de 7,4 milles entre Dewar Lake et Smiley (Sask.).
• (CP Rail) Kaslo	Décision du 5 juill. 1984. Poursuite de l'exploitation d'un tronçon de 27,4 milles entre Rosebery et Nakusp (C.-B.).

APPENDICE II
Division de l'Ouest

Audiences sur les embranchements, 1985

Subdivision	
• (CP Rail) Shamrock	70,3 milles entre Archive et Tyson (Sask.); réaudition.

APPENDICE III
Division de l'Ouest

Ordonnances et décisions
Abandon d'autres voies, 1984

Numéro de l'ordonnance	Date	Type d'ordonnance
WDR 1984-00164	13 août 1984	Autorisation d'abandonner des voies industrielles à partir du point milliaire 1,05 de la subdivision Regina Terminal, Regina (Sask.).
WDR 1984-00258	8 nov. 1984	Autorisation d'abandonner une partie de l'embranchement Fonehill (anciennement la subdivision Tonkin) située entre les points milliaires 73,28 et 74,86 ainsi qu'une voie d'élévateur et une voie de quai de chargement à Yorkton (Sask.).

APPENDICE IV
Division de l'Ouest

Abandon d'autres voies
Requêtes en instance le 31 décembre 1984

Subdivision	Distance (milles)	Endroit	Type de voie
•(CN) Waterways	285,86	Alberta	Voie industrielle
•(CN) Warman	5,66	Saskatchewan	Embranchement

APPENDICE V
Comité des transports par chemin de fer

Décisions rendues, 1984

Date		Décision rendue
30 janv.	Audience publique au sujet d'un accident survenu dans la cour de triage de CP Rail à Winnipeg, le 13 décembre 1982.	Ordonnances émises
30 janv.	Requête présentée par Brewer and Associates conformément à l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
9 févr.	Enquête publique portant sur les causes et les circonstances d'une collision survenue le 27 août 1983 à St-Lazare (Man.). Décision et ordonnance n° R-36226.	
23 févr.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Murray Harbour depuis Maple Hill (p.m. 0,00) jusqu'à Murray Harbour (p.m. 44,40) y compris l'embranchement Mount Herbert, à partir de Lake Verde (p.m. 0,00) jusqu'à Vernon (p.m. 4,43) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-36288.	Agrément partiel de la requête
23 févr.	Requête relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer dans l'agglomération de Vancouver et relative aux ordonnances nos R-35441 et R-35437 du CTCF et aux ordonnances nos 121188 et 121665 de la Commission des transports du Canada, concernant CP Rail et le terminus Westridge de la Trans Mountain Pipe Line Co. Ltd., à Burnaby (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-36314.	
27 févr.	Requête présentée par CP Rail (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company) en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer l'exploitation du service de trains de voyageurs entre Victoria et Courtenay (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-36539.	Rejet de la requête

Date		Décision rendue
23 mars	Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pendant la campagne agricole 1984-1985 en vertu de l'article 40 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	
26 mars	Enquête publique portant sur l'accident du train de voyageurs n° 194 de VIA Rail, sur la voie de remisage au point milliaire 34,9 de CP Rail dans la subdivision Red Deer (Alb.), le 23 mars 1983.	
9 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement de la ville de Fergus, depuis le point milliaire 0,00 jusqu'au point milliaire 1,14, vis-à-vis le point milliaire 46,31 de la subdivision Fergus (Ont.), soit une distance totale de 1,14 milles. Décision et ordonnance n° R-36793, telle que modifiée.	Agrément de la requête
13 avril	Enquête publique relative à la défaillance du wagon-citerne UTLX 98646 à la gare de triage MacMillan de CN, dans la municipalité de Vaughan (Ont.). Rapport provisoire et ordonnances nos R-36544 et R-36545.	
24 avril	Requête relative à l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative à la *Loi nationale sur les transports*; et relative à l'ordonnance n° R-4294 du 30 décembre 1968; et relative à une requête déposée le 15 septembre 1982 par M. Mario Lapointe *et al.*; et relative à la question de savoir si le regroupement par CP Rail de ses centres de service à la clientèle de Sherbrooke et de Montréal exigeait l'autorisation du Comité en vertu de l'article 120 de la *Loi sur les chemins de fer*.	Rejet de la requête
25 avril	Requête relative à la présentation de VIA Rail Canada Inc. au sujet d'une allocation au titre du fonds de roulement dans le calcul des taux du coût du capital de CN et de CP Rail.	Agrément de la requête sous condition
30 avril	Audience publique relative à la question de savoir si la méthode du débit d'air représente un moyen moderne et efficace pour tester les systèmes de freins à air comprimé des trains. Décision et ordonnances nos R-36500, R-36501, R-36502.	
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Elmira, prenant naissance au point milliaire 50,20 de la subdivision Souris, et entre Harmony Junction (p.m. 0,00) et Elmira (p.m. 9,85) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-36506.	Agrément partiel de la requête

Date		Décision rendue
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Bonavista depuis Shoal Harbour (p.m. 0,00) jusqu'à Bonavista (p.m. 87,89) (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36640.	Agrément de la requête
30 avril	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer le service de trains de voyageurs entre Clarenville et Bonavista (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-36639.	Agrément de la requête
16 mai	Requête relative aux ordonnances nos R-33500, R-28954 et R-35341 datées du 4 mars 1982, du 28 juin 1979 et du 30 juin 1983, respectivement; et relative à une requête présentée par VIA Rail en vue de restructurer les parties composantes de son service de trains de voyageurs entre Sydney, Truro et Halifax (N.-É.). Décision et ordonnance n° R-36693.	Agrément partiel de la requête
23 mai	Rapport sur la possibilité de réduire la durée des trajets des trains de voyageurs entre Halifax, Truro et Sydney (N.-É.).	Ordonnances émises
30 mai	Requête déposée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Middleton depuis Bridgewater (p.m. 0,00) jusqu'à Bridgetown (p.m. 66,84) (N.-É.). Rapport et ordonnance n° R-36753.	Agrément de la requête
1er juin	Motifs de la décision - Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Smiths Falls depuis Richmond (p.m. 13,00) jusqu'à Strathcona (p.m. 99,30) (Ont.). Ordonnance n° R-36326.	
4 juin	Motifs de la décision - Relative à une requête présentée par la Continental Grain Company (Canada) Ltd. en vertu de l'article 52 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	Confirme la décision par voie de télex du 26 janvier 1984
11 juin	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Beeton depuis Cheltenham (p.m. 33,90) jusqu'à un point près de Beeton (p.m. 58,75) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-36794.	Agrément de la requête
14 juin	Requête présentée par Livingston Distribution Centres Inc. en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête

Date		Décision rendue
14 juin	Requête présentée par Fleron Lumber Company Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
14 juin	Requête présentée par Lock-Wood Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CN.	Rejet de la requête
14 juin	Requête présentée par Shaw Milling Limited en vertu de l'article 23 de la *Loi nationale sur les transports* en autorisation d'interjeter appel des actions, des omissions ou des taux de CP Rail.	Rejet de la requête
14 juin	Motifs de la décision - Relative à la désignation des embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1984-1985 en vertu de l'article 40 de la *Loi sur le transport du grain de l'Ouest*.	Confirme la décision du 23 mars 1984
20 juill.	Requête relative à la révision des requêtes présentées par CP Rail en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de ces parties de la subdivision Ste-Agathe depuis St-Jérôme (p.m. 13,6) jusqu'à Ste-Agathe (p.m. 44,4), et depuis Ste-Agathe jusqu'à Mont-Laurier (p.m. 138,2) (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37579.	Rejet de la requête sous conditions
8 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Argentia depuis Placentia Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Argentia (p.m. 20,65) (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-37043.	Rejet de la requête sous condition
8 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation de supprimer les services de trains de voyageurs entre St. John's et Argentia et entre St. John's et Carbonear (T.-N.). Décision et ordonnance n° R-37044.	Agrément de la requête
20 août	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Richibucto entre Kent Junction (p.m. 0,00) et Richibucto (p.m. 26,50) (N.-B.) Décision et ordonnance n° R-37326.	Agrément de la requête

Date		Décision rendue
31 août	Requête présentée par CP Rail (au nom de la Esquimalt and Nanaimo Railway Company) en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Lake Cowichan entre Hayward et Lake Cowichan (C.-B.). Décision et ordonnance n° R-37216.	Agrément de la requête
24 sept.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation d'un tronçon de la subdivision Meaford depuis Collingwood (p.m. 34,60) jusqu'à Meaford (p.m. 52,19) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37433.	Agrément de la requête
3 oct.	Requête relative à l'article 281 de la *Loi sur les chemins de fer*; et relative à la requête déposée par M. John Kellerman. Rapport et ordonnance n° R-37354.	Rejet de la requête
9 oct.	Requête relative à la vitesse des trains de voyageurs de VIA Rail dépassant 70 m/h sur les subdivisions Smiths Falls et Brockville de CN et à la sécurité de l'exploitation de ceux-ci. Décision provisoire.	Agrément de la requête sous conditions
17 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de l'embranchement Madoc prenant naissance au point milliaire 12,02 de la subdivision Campbellford, depuis Madoc Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Madoc (p.m. 15,18) (Ont.). Décision et ordonnance n° R-37355.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Oromocto compris entre Westfield Beach (p.m. 0,00) et Camp Gagetown (p.m. 55,40) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37366.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Loggieville compris entre Chatham (p.m. 9,50) et Loggieville (p.m. 13,49) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37365.	Agrément de la requête
24 oct.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation du tronçon de la subdivision Miramichi compris entre Derby Junction (p.m. 0,00) et McGivney (p.m. 74,75) (N.-B.). Rapport et ordonnance n° R-37516.	Agrément de la requête

Date		Décision rendue
6 nov.	Requête présentée par CN en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner l'exploitation de la subdivision Montague entre Mount Stewart Junction (p.m. 0,00) et Montague (p.m. 25,61), y compris l'embranchement Georgetown de Montague Junction (p.m. 0,00) jusqu'à Georgetown (p.m. 4,83) (Î.-P.-É.). Décision et ordonnance n° R-37449.	Agrément partiel de la requête
6 nov.	Requête présentée par CN concernant son servocentre de Joffre (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37571.	Agrément de la requête sous conditions
6 nov.	Requête relative à la révision de la requête présentée par CP Rail en abandon de l'exploitation d'une partie de sa subdivision Maniwaki, entre un point situé près de Laman (p.m. 3,0) et Maniwaki (p.m. 80,7) (Qc). Décision et ordonnance n° R-37548.	Agrément de la requête
8 nov.	Requête présentée par CN concernant son servocentre de Senneterre (Qc). Décision sur le banc et ordonnance n° R-37572.	Agrément de la requête sous conditions
21 nov.	Requête présentée par CN en abandon de l'exploitation d'une partie de sa subdivision Monk entre Pelletier (p.m. 68,23) et Ste-Claire (p.m. 196,30) (Qc). Décision sur le banc.	Agrément de la requête
30 nov.	Requêtes relatives à l'application des Règlements de la Commission canadienne des transports au mode d'exploitation du train meuleur de Speno Rail Services Company. Décision et ordonnance n° R-37621.	
13 déc.	Requête relative à un avis de l'acquisition prévue par la Consolidated Rail Corporation *et al.* de certaines propriétés louées, actions et autres intérêts, en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports*.	Acquisition projetée n'est pas rejetée
13 déc.	Requête relative aux objections présentées, en vertu de l'article 27 de la *Loi nationale sur les transports* concernant les propositions par CN et CP Ltée à titre d'associés, par la Trans-Ontario Railway Company et par la Erie Express Railway Corporation d'acquérir la Niagara River Bridge Company, la Canada Southern Railway Company et la Detroit River Tunnel Company.	Acquisitions projetées ne sont pas rejetées

APPENDICE VI
Comité des transports par chemin de fer

Ordonnances et décisions, 1984
Abandon d'embranchements hors-Prairies

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Terre-Neuve			
CN/Bonavista	Shoal Harbour - Bonavista 0,00 - 87,89	R-36640 - 16 mai	Abandon, 20 juin 1984
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia 0,00 - 20,65	R-37043 - 15 août	Ordre de maintenir le service
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Murray Harbour 0,00 - 44,40	R-36288 - 23 févr.	P.m. 0,00 - 17,77 Ordre de maintenir le service P.m. 17,77 - 44,40 Abandon, 29 mars 1984
	Mount Albion - Mount Herbert 0,00 - 8,35		P.m. 0,00 - 4,60 Ordre de maintenir le service P.m. 4,60 - 8,35 Abandon, 29 mars 1984
	Lake Verde - Vernon 0,00 - 4,43		Abandon, 29 mars 1984
CN/Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. - Elmira 0,00 - 9,85	R-36506 - 10 mai	P.m. 0,00 - 5,00 Ordre de maintenir le service P.m. 5,00 - 9,85 Abandon, 14 juin 1984
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague 0,00 - 25,61 (y compris l'embr. Georgetown)	R-37449 - 23 nov.	Embranchement Georgetown Abandon, 28 déc. 1984 P.m. 0,00 - 25,61 Ordre de maintenir le service

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Nouveau-Brunswick			
CN/Richibucto	Kent Jct. - Richibucto 0,00 - 26,50	R-37326 - 29 oct.	Abandon, 3 déc. 1984
CN/Loggieville	C.F.B Chatham - Loggieville 9,50 - 13,49	R-37365 - 5 nov.	Abandon, 5 déc. 1984
CN/Oromocto	Westfield Beach - Camp Gagetown 0,00 - 55,40	R-37366 - 7 nov.	Abandon, 7 déc. 1984
CN/Miramichi	Derby Jct. - McGivney 0,00 - 74,75	R-37516 - 6 déc.	Abandon, 5 janv. 1985
Nouvelle-Écosse			
CN/Middleton	Bridgewater Jct. - Bridgetown 0,00 - 66,84	R-36753 - 8 juin	Abandon, 8 juill. 1984
Québec			
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles 1,0 - 32,5 Courcelles - Mégantic 32,5 - 57,7	Comité de révision Ordonnance n° 1984-03 - 27 févr.	Ordre de maintenir le service
CP Rail/Waltham	Wyman - Waltham 34,0 - 77,5	R-34995 - 2 mars 1983	Abandon, 6 avril 1983; Suspension 6 avril, 25 mai et 30 août 1983: Ordonnance n° CP 1984-1179 Abandon, 5 avril 1984
CP Rail/Maniwaki	Laman - Maniwaki 3,0 - 80,7	R-37548 - 11 déc.	Abandon, 1er janv. 1986
CP Rail/Ste-Agathe	St-Jérôme - Ste-Agathe 13,6 - 44,4 Ste-Agathe - Mont-Laurier 44,4 - 138,2	R-37579 - 18 déc.	Ordre de maintenir le service

Subdivision	Entre/ Points milliaires	Numéro et date de l'ordonnance	Décision rendue
Ontario			
CN/Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct. - Durham 0,00 - 25,72	R-35400 - 25 juill. 1983	Abandon, 29 août 1983; Suspension, 29 août 1983 et 29 août 1984; Suspension rescindée 1er oct. 1984 Abandon, 1er oct. 1984
CN/Smiths Falls	Richmond - Strathcona 13,00 - 99,30	R-36226 - 2 mars	P.m. 13,00 - 35,3 Ordre de maintenir le service P.m. 35,3 - 99,3 Abandon, 30 juin 1984
CN/Kincardine	Ville de Kincardine 30,34 - 32,95	R-36558 - 24 avril	Modification de l'ordonnance n° R-35400 Abandon, 25 juillet 1983
CN/Fergus (Embr. Fergus Town)	0,00 - 1,14	R-36793 - 20 juin	Abandon, 30 sept. 1984
CN/Beeton	Cheltenham - Beeton 33,90 - 58,75	R-36794 - 22 juin	Abandon, 20 sept. 1984
CP Rail/Walkerton	Saugeen - P.m. 30,8 0,0 - 30,8	R-37045 - 9 août	Abandon, 8 oct. 1984
CN/Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct. - Madoc 0,00 - 15,8	R-37355 - 1er nov.	Abandon, 6 déc. 1984
CN/Meaford	Collingwood - Meaford 34,60 - 52,19	R-37433 - 20 nov.	Abandon, 20 mai 1985
Colombie-Britannique			
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp 3,8 - 31,2	WDR 1984-00134 - 5 juill.	Ordre de maintenir le service
CP Rail/Lake Cowichan	Haywood - Lake Cowichan 0,0 - 18,3	R-37216 - 9 oct.	Abandon, 13 nov. 1984

APPENDICE VII
Comité des transports par chemin de fer

Abandon d'embranchements hors-Prairies
Requêtes en instance le 31 décembre 1984

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Terre-Neuve			
CN/Argentia	Placentia Jct. - Argentia	0,00 - 20,65	Révision après août 1986
Nouvelle-Écosse			
CN/Oxford	Pugwash Jct. - Embr.Scott (y compris les embr. Wallace et Pictou)	16,49 - 71,43	Requête entendue le 27 octobre 1982 Décision à venir
CN/Inverness	Port Hastings - Inverness	0,00 - 55,64	En révision selon l'ordonnance n° R-31919, 24 févr. 1981
Devco/Port Morien	Port Morien Jct. - Port Morien	0,00 - 2,1	À venir
Île-du-Prince-Édouard			
CN/Montague	Mount Stewart Jct. - Montague	0,00 - 25,61	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Murray Harbour	Maple Hill - Uigg (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	0,00 - 17,77	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct. - Baltic	0,00 - 5,00	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Souris	Royalty Jct. - Souris	0,00 - 55,02	À venir
CN/Kensington	Linkletter - Tignish	19,49 - 84,61	À venir
Nouveau-Brunswick			
CN/Albert	Salisbury - P.m. 2,85	0,00 - 2,85	Révision quinquennale obligatoire en 1987
CN/Centreville	Valley - Centreville	0,00 - 27,72	En révision selon l'ordonnance n° R-35380, 7 juill. 1983

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
CN/St. Quentin	Tidehead - I.N.R. Jct.	0,00 - 105,76	Requête entendue le 27 avril 1983 Décision à venir
CN/Nashwaak (Embr. Stanley)	Stanley Jct. - Sutherland	0,00 - 2,40	À venir
CN/Caraquet	East Bathurst - Tracadie (y compris l'embr. Shippegan, 7,27 milles)	4,34 - 72,04	À venir
Québec			
CN/Témiscouata	Cabano - Fraser Jct.	42,70 - 77,00	En révision selon l'ordonnance n° R-35391, 27 avril 1983
CP Rail/Ste-Agathe	Ste-Agathe - Mont-Laurier	44,4 - 138,20	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CP Rail/Témiscamingue et Ville-Marie	Gendreau - Laverlochère	47,9 - 106,50	Révision quinquennale obligatoire en 1985
	Gaboury - Ville-Marie	0,00 - 7,70	
CP Rail/Tring (QCR)	Tring Jct. - Courcelles	1,00 - 32,50	Révision quinquennale obligatoire en 1989
	Courcelles - Mégantic	32,50 - 57,70	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CP Rail/M&O	Rigaud - M&O Jct.	16,80 - 82,50	À venir
CN/Monk	Pelletier - Ste-Claire	68,23 - 196,30	Entendue le 20 nov. 1984 Décision rendue sur le banc Ordonnance à venir
CN/Valleyfield	Barrington - Ayrness	12,00 - 26,10	À venir
CN/St-Raymond	Jackson's -Rivière-à-Pierre	36,50 - 55,57	À venir
CN/Granby	Waterloo - Granby	0,09 - 13,00	À venir
CN/Embr. Des Ormeaux	St-Grégoire -Des Ormeaux	0,30 - 4,64	À venir
Conrail/Division de Montréal	Can.-Frontière américaine - Huntington	10,25 - 17,48	À venir

Subdivision	Entre	Points milliaires	Situation
Ontario			
CN/Forest	Lucan - Forest	15,50 - 48,00	En révision selon l'ordonnance n° R-33718, 13 avril 1982
CN/Kincardine	Listowel - Wingham	1,41 - 30,34	Révision quinquennale obligatoire en 1988
CN/Penetang	Colwell - Hendrie	2,00 - 11,60	En révision
CN/Uxbridge (Embr. Cannington)	Blackwater - Woodville	0,00 - 12,55	À venir
CP Rail/Carleton Place	Nepean - Carleton Place	9,00 - 28,10	À venir
CN/Pagwa	Calstock - Nakina	23,90 - 141,45	Entendue du 3 au 6 oct. 1983 Décision à venir
CN/Marmora	Glenmiller - Marmora	36,00 - 61,30	À venir
CN/Smiths Falls	Richmond - Smiths Falls	13,00 - 35,3	Révision quinquennale obligatoire en 1989
CN/Dunnville	Fort Erie - Nickel (Port Colborne)	2,00 - 17,60	À venir
	Macie (Port Colborne) - Caledonia	20,90 - 58,28	
CN/Fergus	Lynden Jct. - Galt (Cambridge)	1,00 - 13,88	À venir
CP Rail/Port McNicholl	Orillia - Uhthoff	0,00 - 7,3	À venir
CP Rail/Nickel	P.m. 12,1 - P.m. 12,6	12,1 - 12,6	À venir
CP Rail/Kingston	Tichborne - Kingston	65,1 - 101,1 101,85 - 102,09	À venir
Colombie-Britannique			
CN/Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00 - P.m. 1,37	0,00 - 1,37	En révision selon l'ordonnance n° R-28585, 30 mars 1979
CN/Cowichan et Tidewater	Deerholme - Youbou	57,90 - 81,90	Révision quinquennale obligatoire en 1987
	Deerholme - Cowichan Bay	0,00 - 6,12	
CP Rail/Kaslo	Rosebery - Nakusp	3,8 - 31,2	Révision quinquennale obligatoire en 1989

APPENDICE VIII
Comité des transports par chemin de fer

Ordonnances et décisions, 1984
Article 260(8) (Services de trains de voyageurs)

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
CN				
Montréal-Gaspé	70-12-29	84-11-29	R-37530	Service expérimental entre Montréal et Gaspé prolongé jusqu'au 29 mai 1985.
Québec-Moncton Montréal-Sydney -Halifax	70-12-29	Juin 1979	Plan définitif	Trajet Montréal-Campbellton réduit à un seul service par jour; service quotidien de jour entre Montréal et Mont-Joli et entre Campbellton et Moncton.
Sydney-Truro-Halifax	70-12-29	84-05-22	R-36693	Restructuration des services.
Toronto-Kingston	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Chicoutimi	69-10-27	81-08-06	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Montréal -Senneterre-Cochrane	69-10-27	81-08-06	CP-1981-2171	Fréquence réduite à trois jours par semaine.
Senneterre-Val-d'Or	69-10-27	81-11-12	R-32961	Fréquence réduite.
Ottawa-Brockville -Toronto	71-05-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Toronto-Stratford	71-08-03	82-11-17	R-34646	Ordre de maintenir le service.
Winnipeg-Regina-Saskatoon	71-05-03	84-05-84	R-36619	Service abandonné entre Winnipeg, Regina et Saskatoon. Service de trains de voyageurs établi entre Winnipeg et Saskatoon via Melville.
St. John's-Argentia	82-02-18	84-08-15	R-37044	Abandon du service.
St. John's-Carbonear	82-02-18	84-08-15	R-37042	Abandon du service.
Clarenville-Bonavista	82-02-18	84-05-16	R-36639	Abandon du service.
Hearst-Nakina	71-05-03	Audiences en oct. 1983	–	À venir.
Wabowden -Gillam-Churchill	69-10 27	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Sioux Lookout -Thunder Bay	71-05-03	Audiences en oct. 1983	–	À venir.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
The Pas-Lynn Lake	71-05-03	81-09-28	WDR-00383	Maintien du service.
Toronto-London-Sarnia	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Québec	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal -Brockville-Toronto	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto-Windsor	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Toronto-North Bay -Kapuskasing	69-10-27	82-10-15	R-34487	Maintien du service.
Toronto-Niagara Falls	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg-Thompson -Churchill	69-10-27	81-09-28	WDR-00383	Réduction du service.
Edmonton-Jasper -Prince Rupert	69-10-27	82-03-19	R-33580	Maintien du service.
Montréal-Toronto -Vancouver	70-12-29	81-08-06	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest éliminant les trains transcontinentaux.
Moncton-Saint John	69-10-27	Juin 1979	Plan définitif	Service prolongé jusqu'à Halifax.
Montréal-Ottawa	71-08-03	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Winnipeg-Farlane	74-02-13	81-02-09	WDR-00134	Maintien du service.
Edmonton-Waterways	83-10-05	–	–	Service pas encore déclaré non rentable.
CP Rail				
Halifax-Yarmouth	69-10-31	81-09-04	R-32608	Maintien du service.
Montréal-Québec	69-10-31	82-11-17	R-34646	Maintien du service.
Montréal-Toronto -Vancouver	69-10-31	81-08-06	CP-1981-2171	Plan définitif modifié pour l'Ouest.
Sudbury-White River	69-10-31	81-08-06	CP-1981-2171	Service aux heures de pointe réduit à trois jours par semaine. Abandon du service en période creuse.
Calgary-Edmonton	69-10-31	81-03-31	WDR-00199	Ordre de fournir un service temporaire pendant un an.
Victoria-Courtenay	74-09-11	83-12-20	R-36006	Maintien du service.
Algoma Central Railway				
Sault Ste. Marie-Hearst	76-10-01	82-12-13	R-34714	Maintien du service.
Quebec, North Shore and Labrador Railway				
Sept-Îles-Schefferville, Ross Bay Jct.-Wabush-Labrador City	82-03-15	83-03-18	R-34983	Fréquence réduite entre Ross Bay Jct. et Schefferville. Service pas encore déclaré non rentable.

Service	Date de la requête	Date de la dernière ord./déc.	Ord. n°	Objet de l'ordonnance ou de la décision
White Pass and Yukon Corp.				
Whitehorse-White Pass	–	80-08-14	R-31300	Service déclaré service de trains de voyageurs. Aucune demande d'abandon de service.

APPENDICE IX
Comité des transports par chemin de fer

Accidents ferroviaires
Statistiques préliminaires, 1984

	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements*			
Trains de grande ligne	230	1	24
Trains dans les gares de triage et embranchements	49	0	2
Total des déraillements de trains	279	1	26
Draisines, machines d'entretien de la voie	14	0	15
Total des déraillements rapportables	**293**	**1**	**41**
Collisions*			
Entre trains de grande ligne et d'autres trains	12	0	39
Entre trains dans les gares de triage et embranchements	84	0	29
Total des collisions - mouvement de trains seulement	**96**	**0**	**68**
Entre trains/draisines/machines d'entretien de la voie	27	0	36
Total des collisions rapportables	**123**	**0**	**104**
Passages à niveau*			
Publics (protection automatique)	277	29	133
Publics (sans protection automatique)	276	31	118
Privés	26	7	27
Ferme	5	1	7
Total des accidents à des passages à niveau	**584**	**68**	**285**
(Huit des accidents à des passages à niveau susmentionnés ont entraîné un déraillement.)			
Intrus	102	44	60

Accidents/incidents impliquant des marchandises dangereuses	Accidents	Morts	Blessés
Déraillements - trains de grande ligne	56	–	–
Déraillements - gares de triage et embranchements	44	–	–
Collisions - trains de grande ligne	5	–	–
Collisions - gares de triage et embranchements	61	–	–
Accidents à des passages à niveau	10	–	–
Incidents divers (fuites, etc.)**	424	–	–

Augmentation du trafic ferroviaire (tonnes métriques) entre 1983 et 1984 = 16,1 %

* Les totaux inscrits sous déraillements, collisions et passages à niveau comprennent les cas de marchandises dangereuses.

** Les incidents divers inscrits sous marchandises dangereuses sont des cas ne résultant pas d'accidents de trains lors du transport. Deux de ces 424 incidents ont occasionné des blessures résultant de contact avec des marchandises dangereuses. Aucun des accidents impliquant des marchandises dangereuses n'a donné cause à de telles blessures.

Remarque: Les données susmentionnées sont incomplètes et ne sont donc que préliminaires. Des modifications y seront apportées après la réception des derniers avis et annulations.

APPENDICE X
Comité des transports par chemin de fer

Paiements, 1984
Loi sur le transport du grain de l'Ouest

	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada ($)	Canadien Pacifique Limitée ($)	Total ($)
Janvier	9 892 290,30	7 926 707,65	17 818 997,95
Février	19 446 757,52	12 340 217,19	31 786 974,61
Mars	34 032 159,45	17 708 825,22	51 740 984,67
Avril	29 081 282,74	20 806 654,02	49 887 936,76
Mai	45 852 693,11	30 910 988,24	76 763 681,35
Juin	39 306 857,03	31 725 464,24	71 032 321,27
Juillet[1]	37 444 879,13	40 385 182,70	77 830 061,83
Août	27 580 834,76	27 084 298,16	54 665 132,92
Septembre	22 832 062,27	24 577 266,29	47 409 328,56
Octobre	30 498 991,76	26 875 206,69	57 374 198,45
Novembre	26 658 173,22	26 807 995,01	53 466 168,23
Décembre[2]	Nil	Nil	Nil
Total	**322 626 981,29**	**267 148 805,41**	**589 775 786,60**

(1) Comprend les versements finals relatifs à la période allant de janvier à juillet 1984 inclusivement.
(2) À payer lors des versements de janvier, février et mars 1985 en vertu du Règlement sur les versements aux compagnies de chemin de fer.

APPENDICE XI
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements globaux, 1983

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	33 308 474	23 013 424
Article 258 (Embranchements protégés)	330 277 470	291 013 720
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	7 138 384	4 272 000
Article 272 (Tarifs de l'Est)	30 613 384	30 613 384
Total	**401 337 712**	**348 912 528(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées de manière à établir un juste rapport avec les paiements versés qui constituent 80 % des pertes réelles certifiées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 311 765 628 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 37 146 900 $ pour 1984.

APPENDICE XII
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	22 702 161	14 668 816
Article 258 (Embranchements protégés)	161 577 322	147 597 125
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 344 493	2 040 000
Article 272 (Tarifs de l'Est)	21 097 358	21 097 358
Total	**207 721 334**	**185 403 299(2)**

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

(2) Comprend des paiements par anticipation de 165 425 326 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 19 977 973 $ pour 1984.

APPENDICE XIII
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Canadien Pacifique Limitée

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 256 (Embranchements non protégés)	10 606 313	8 344 608
Article 258 (Embranchements protégés)	168 700 148	143 416 595
Article 272 (Tarifs de l'Est)	9 516 026	9 516 026
Total	**188 822 487**	**161 277 229**(1)

(1) Comprend des paiements par anticipation de 144 294 302 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 16 982 927 $ pour 1984.

APPENDICE XIV
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Algoma Central Railway

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)(1)	2 529 269	2 232 000(2)

(1) La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.
(2) Comprend des paiements par anticipation de 2 046 000 $ pour 1983 ainsi que des paiements de 186 000 $ pour 1984.

APPENDICE XV
Comité des transports par chemin de fer

Sommaire des réclamations et paiements, 1983
Quebec North Shore and Labrador Railway Company

	Pertes réelles réclamées ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 ($)
Article 261 (Services de trains de voyageurs)[1]	2 264 622	Nil

[1] La somme indiquée représente 80 % des pertes réelles réclamées.

APPENDICE XVI
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 256 (Embranchements non protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Terre-Neuve			
1. Argentia	Placentia Jct.-Argentia	567 693	
2. Bonavista	Shoal Harbour-Bonavista	837 350	
Île-du-Prince-Édouard			
3. Montague	Mount Stewart Jct.-Montague (y compris l'embr. Georgetown)	381 303	
4. Murray Harbour	Maple Hill-Murray Harbour (y compris les embr. Mount Herbert et Vernon)	384 955	
5. Souris (Embr. Elmira)	Harmony Jct.-Elmira	46 469	
Nouvelle-Écosse			
6. Caledonia	Caledonia Jct.-Caledonia	17 496[2]	
7. Dartmouth	Imperoyal-Upper Musquodoboit	223 761[2]	
8. Inverness	Port Hastings Jct.-Inverness	515 870	
9. Middleton	Bridgewater Jct.-Bridgetown	185 084[3]	
10. Oxford[4]	Pugwash Jct.-Embr. Scott (y compris les embr. Wallace et Pictou)	346 552	
Nouveau-Brunswick			
11. Albert	Salisbury-Synton	19 503	
12. Caraquet[4]	Gloucester Jct.-Tracadia (y compris l'embr. Shippegan)	83 139[3]	
13. Centreville	Valley-Centreville	310 305	
14. Loggieville	Chatham-Loggieville	8 438[3]	
15. Miramichi	Derby Jct.-McGivney	81 093[3]	
16. Oromocto	Westfield Beach-Camp Gagetown	47 423[3]	
17. Richibucto	Kent Jct.-Richibucto	35 940	
18. St. Quentin[4]	Tide Head-I.N.R. Jct.	546 433[3]	
Québec			
19. Monk[4]	Pelletier-Ste-Claire	209 249[3]	
20. Témiscouata	Rivière-du-Loup-Cabano	103 939[2]	
21. Témiscouata[5]	Cabano-Edmundston East	161 784	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
Ontario			
22. Beeton	Cheltenham-Beeton	142 695	
23. Campbellford (Embr. Madoc)	Madoc Jct.-Madoc	32 232(3)	
24. Dunnville(4)	Fort Erie-Nickel	882(3)	
25. Dunnville(4)	Macey-Caledonia	1 862(3)	
26. Fergus(4)	Lynden Jct.-Cambridge	699(3)	
27. Fergus (Embr. Fergus Town)	P.m. 0,00-P.m. 1,14	13 485	
28. Fergus	Fergus-Palmerston	72 176(2)	
29. Forest	Lucan-Forest	144 431	
30. Kincardine	Listowel-Wingham	137 351	
31. Kincardine	Wingham-Kincardine	109 550(2)	
32. Marmora(4)	Glen Miller-Marmora	68 792(3)	
33. Meaford (Embr. Penetang)	North Colwell-Hendrie	27 975	
34. Meaford	Collingwood-Meaford	81 134(3)	
35. Owen Sound (Embr. Durham)	Whites Jct.-Durham	116 134	
36. Pagwa(4)	Calstock-Nakina	631 127(3)	
37. Renfrew	Renfrew Jct.-Whitney	277 634(2)	
38. Smiths Falls	Richmond-Strathcona	263 098(3)	
39. Southampton (Embr. Southampton)	Port Elgin South-Southampton	25 969(2)	
40. Uxbridge(4) (Embr. Cannington)	Blackwater-Woodville	50 056(3)	
Manitoba			
41. Flin Flon	P.m. 87,36-P.m. 87,63	17 603(2)(3)	
42. Inwood	Grosse Isle-Fisher Branch	395 736	
43. Neepawa	Neepawa-Rossburn Jct.	502 694	
44. Oakland	Delta Jct.-Amaranth	648 412	
45. Rossburn	Rossburn Jct.-Bethany	98 183	
46. Wawanesa	Wawanesa-M. and B. Jct.	345 499	
47. Winnipegosis	Sifton Jct.-Fork River	294 307	
48. Winnipegosis	Fork River-Winnipegosis	48 905(2)	
Saskatchewan			
49. Acadia Valley(6)	Eyre Jct.-Acadia Valley	1 069 521	
50. Amiens	Shell Lake-Spiritwood	283 886	
51. Avonlea	Parry-Avonlea	763 753	
52. Bodo	Cactus Lake-Bodo	328 245	
53. Carlton	Dalmeny-Laird	636 712	
54. Central Butte	Moose Jaw Jct.-Mawer	300 469	
55. Chelan	Reserve-Weekes	115 749	
56. Corning	Peebles-Corning	382 811	
57. Cudworth	St. Louis-P.m. 103,25	200 960(2)	
58. Dodsland	Biggar-Dodsland	846 950	
59. Erwood(7)	Baden-Hudson Bay	303 442	
60. Gravelbourg	Claybank-Mossbank	352 622	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
61. Gravelbourg	Hodgeville-Tyson	20 869	
62. Porter	Oban Jct.-Cando	383 966	
63. Preeceville	Preeceville-Kelvington	1 615 077	
64. Rhein	Ross Jct.-Hamton	141 793	
Alberta			
65. Endiang	Endiang Jct.-Byemoor	777 522(2)	
66. Rosedale - Tronçon conjoint Bullpound (CN/CP Rail)	Rosedale-East Coulee	59 166	
67. Sheerness	Sheerness-Cessford	20 545(2)	
68. Stettler	Ferlow Jct.-Donalda	689 681	
69. Stettler	Donalda-Dinosaur	3 132 987	
Colombie-Britannique			
70. Cowichan (Embr. Saanich)	P.m. 0,00-P.m. 1,37	61 730	
71. Cowichan - Tidewater	Deerholme-Youbou Deerholme-Cowichan Bay	551 305	
	Total (CN)	**22 702 161 $**	**14 668 816 $(8)**

CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE

Nouveau-Brunswick			
72. Shore Line	Lepreau-St. George	40 495(2)	
Québec			
73. Maniwaki	Laman-Maniwaki	618 926	
74. Q.C.R. Tring(9)	Tring Jct.-Courcelles	259 088	
75. Ste-Agathe	St-Jérôme-Mont-Laurier	1 041 844	
76. St-Gabriel	St-Félix-St-Gabriel	1 017(2)	
77. Témiscamingue - Ville-Marie	Gendreau-Laverlochère Gaboury-Ville-Marie	1 019 613	
78. Waltham	Wyman-Waltham	378 932	
Ontario			
79. Carleton Place(4)	Nepean-Carleton Place	281 976	
80. M&O(4)(10)	Rigaud-M&O Jct.	182 991(3)	
81. Walkerton	Saugeen-Hanover	209 541	
82. Walkerton	Hanover-Walkerton	27 721(2)	
Manitoba			
83. Lyleton	Waskada-Dalny	106 298(2)	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
Saskatchewan			
84. Colonsay	Amazon-Colonsay	293 034	
85. Colony	Rockglen-Killdeer	356 350	
86. Fife Lake	Coronach-Big Beaver	552 875	
87. Kelfield	Brass-Kelfield	518 461[2]	
88. Matador	Gunnworth-Wartime	18 672	
89. McMorran	Milden-Gunnworth	265 230	
90. Melfort	Lac Vert-Melfort	56 902[2]	
91. Pennant	Hazlet-Verlo	244 988	
92. Shamrock	Archive-Hak	2 695 963	
Alberta			
93. Furness[11]	Epping-Paradise Valley	697 141	
94. Langdon (conjoint CP Rail/CN)	Rosedale-East Coulee	108 897	
Colombie-Britannique			
95. Kaslo	Rosebery-Nakusp	589 707	
96. Lake Cowichan	Hayward-Lake Cowichan	37 376[3]	
97. Osoyoos	P.m. 10,7-P.m. 11,0	2 275[2]	
	Total (CP Rail)	**10 606 313 $**	**8 344 608 $[8]**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 256	**33 308 474 $**	**23 013 424 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 27 juin 1984 et par CP Rail le 23 mars 1984.
(2) Comme l'abandon de l'embranchement a été autorisé en 1983, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(3) Comme il s'agit d'une nouvelle requête, les réclamations ne visent qu'une partie de l'année.
(4) Les paiements ne sont recommandés que si les embranchements sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.
(5) Se prolonge au Nouveau-Brunswick sur une faible distance.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.
(7) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(8) Paiements en vertu de réclamations anticipées pour 1983. 13 760 000 $ du paiement versé à CN et 5 620 000 $ du paiement versé à CP Rail se rapportent aux embranchements des Prairies et ont été incorporés aux paiements du Programme d'initiatives du transport de l'Ouest de Transports Canada. Aucun autre paiement n'a été fait aux fins de réclamations d'embranchements des Prairies.
(9) Suspension des subventions en attendant la clarification du fondement juridique de la requête en abandon.
(10) Se prolonge au Québec sur une faible distance.
(11) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.

APPENDICE XVII
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 258 (Embranchements protégés)

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA			
Manitoba			
1. Carman	Carman Jct.-Carman	1 047 443	
2. Carman	Carman-Graysville	631 239	
3. Cowan	North Jct.-Swan River	1 582 702	
4. Erwood	Swan River-Birch River	1 786 590	
5. Hartney	Belmont-Elgin	1 392 351	
6. Herchmer	Kettle Rapids-Churchill	3 319 619	
7. Miami	Morris-Somerset	1 768 919	
8. Miami	Somerset-Belmont	1 776 795	
9. Rossburn	Bethany-Russell	2 569 097	
10. Ste. Rose	Ochre River-Ste. Rose	234 837	
Saskatchewan			
11. Amiens	Spiritwood-England	1 376 664	
12. Arborfield	Crane-Arborfield	433 128	
13. Avonlea	Radville-Bengough Jct.	38 563	
14. Avonlea	Avonlea-Moose Jaw	1 716 483	
15. Battleford	Battleford-Battleford Jct.	815 178	
16. Bengough	Bengough Jct.-Willowbunch	2 447 966	
17. Big River	Shellbrook-Big River	1 940 702	
18. Blaine Lake	Prince Albert-Amiens Jct.	1 555 042	
19. Blaine Lake	Amiens Jct.-Denholm	4 170 249	
20. Bodo	Unity-Cactus Lake	1 265 685	
21. Bolney	Spruce Lake Jct.- Paradise Hill	686 074	
22. Brooksby	Naisberry Jct.-Carrot River	3 454 834	
23. Central Butte	Mawer-Central Butte	706 870	
24. Central Butte	Central Butte-Riverhurst	759 670	
25. Chelan	Weekes-Crooked River	1 928 082	
26. Conquest	Conrose Jct.-Beechy	2 799 248	
27. Cromer	Maryfield-Kipling	1 807 004	
28. Cudworth	Meacham-Totzke	398 736	
29. Cudworth	Totzke-Domremy	3 295 927	
30. Cudworth	Domremy-St. Louis	477 286	
31. Cudworth	P.m. 103,25-Cudworth Jct.	35 383	
32. Dodsland	Dodsland-Dewar Lake	2 017 409	
33. Elrose	Conquest Jct.-Glidden	5 943 415	
34. Glenavon	Kipling-McCallum	2 173 305	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
35. Gravelbourg	Mossbank-Gravelbourg	2 533 475	
36. Gravelbourg	Gravelbourg-Hodgeville	916 352	
37. Lampman	Maryfield-Estevan	1 799 100	
38. Lewvan	Minard Jct.-North Regina	3 514 988	
39. Mantario	Glidden-Alsask	2 423 928	
40. Northgate	Northgate-Lampman	1 265 362	
41. Paddockwood	Paddockwood Jct.-Paddockwood	904 621	
42. Preeceville(2)	Thunderhill Jct.-Sturgis Jct.	4 022 659	
43. Preeceville	Lilian-Preeceville	375 593	
44. Rhein	Hamton-Wroxton	1 056 657	
45. Robinhood	Speers Jct.-Glaslyn	2 920 911	
46. Rosetown	Roskin Jct.-Kindersley	7 206 974	
47. St. Brieux	St. Brieux Jct.-Humboldt Jct.	2 599 094	
48. Tisdale	Hudson Bay-Prince Albert	10 085 405	
49. Tonkin	MacNutt-Wroxton	959 558	
50. Turtleford	North Battleford-St. Walburg	4 927 195	
51. Weyburn	Talmage-Weyburn	554 411	
52. Weyburn	Weyburn-Radville	1 098 681	
53. White Bear	Eston-Lacadena	972 095	
Alberta			
54. Alliance	Alliance Jct.-Forestburg	2 039 771	
55. Alliance	Forestburg-Alliance	1 379 835	
56. Athabasca	Morin Jct.-Athabasca	2 864 061	
57. Barrhead	Busby-Barrhead	1 365 219	
58. Bonnyville	Abilene Jct.-Grand Centre	1 907 622	
59. Coronado	St. Paul Jct.-Abilene Jct.	4 420 491	
60. Coronado	Abilene Jct.-Elk Point	2 540 131	
61. Demay	Camrose Jct.-Ryley	291 948	
62. Drumheller	Hanna-Sarcee Yard	5 973 853	
63. Grande Prairie(3)	Rycroft-Dawson Creek	6 693 163	
64. Lac La Biche - Waterways	Banko Jct.-Lac La Biche Lac La Biche-Waterways	2 967 253	
65. Oyen(4)	Kindersley-Hanna	7 739 863	
66. Peace River	Roma Jct.-Hines Creek	4 885 699	
67. Smoky	Winagami-Spirit River	8 018 859	
	Total (CN)	**161 577 322 $**	**147 597 125 $(5)**
CANADIEN PACIFIQUE LIMITÉE			
Manitoba			
68. Arborg	Rugby-Arborg	2 407 254	
69. Glenboro	Murray Park-Souris (y compris l'embr. Carman)	3 776 951	
70. Gretna - La Rivière	Rosenfeld-Gretna Fortress-La Rivière	4 386 329	
71. Lac du Bonnet	Birds Hill-Lac du Bonnet	872 320	
72. Lyleton	Deloraine-Waskada	605 315	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
73. Napinka	La Rivière-Napinka	5 552 484	
74. Russell	Binscarth-Inglis	603 586	
75. Winnipeg Beach	Gimli-Riverton	317 922	
Saskatchewan			
76. Altawan(6)	Shaunavon-Manyberries	3 996 684	
77. Amulet - Assiniboia	Amulet-Crane Valley Weyburn-Assiniboia	2 966 551	
78. Arcola(2)	Schwitzer-Arcola	2 605 210	
79. Bromhead	Estevan-Minton (y compris l'embr. Tribune)	2 287 329	
80. Bulyea	Neudorf-Bulyea	5 318 804	
81. Burstall(6)	Leader-Fox Valley (y compris les embr. McNeill, Schuler et Ingebright Lake)	2 719 490	
82. Colonsay	Dilke-Amazon	3 835 532	
83. Dunelm	Player-Simmie	857 697	
84. Empress(6)	Java-Empress (y compris l'embr. Grant)	6 133 043	
85. Expanse	Curle-Assiniboia	1 454 371	
86. Fife Lake	Assiniboia-Coronach	2 439 328	
87. Hatton	Hatton-Golden Prairie	732 594	
88. Kerrobert	Outlook-Kerrobert	5 805 701	
89. Kisbey	Arcola-Weyburn	1 559 207	
90. Lloydminster	Wilkie-Lloydminster	7 628 817	
91. Macklin	Kerrobert-Macklin	3 723 836	
92. Matador	Wartime-Kyle	2 096 593	
93. Meadow Lake	Tobey-Meadow Lake	3 825 695	
94. Melfort	Lanigan-Lac Vert	3 215 740	
95. Neudorf	Rocanville-Neudorf	2 457 332	
96. Notukeu	Notukeu-Val Marie	4 908 373	
97. Outlook	Moose Jaw-Outlook	5 058 232	
98. Pennant	Wickett-Hazlet	889 492	
99. Prince Albert	Lanigan-Northway	2 589 829	
100. Reford	Kerrobert-Wilkie	1 176 989	
101. Shaunavon	Assiniboia-Shaunavon	9 191 690	
102. Tisdale	Goudie-Nipawin	3 729 069	
103. Tyvan	Stoughton-Crecy	4 353 739	
104. Vanguard	Swift Current-Meyronne	3 021 986	
105. White Fox	Nipawin-Sharpe	2 778 229	
106. Wood Mountain	Ogle-Mankota	2 724 526	
Alberta			
107. Bassano	Empress-Bassano	2 587 647	
108. Cardston	Stirling-Cardston	2 522 386	
109. Coronation(4)	Kerrobert-Coronation	4 218 674	
110. Irricana	Bassano-Standard	2 090 175	
111. Lacombe	Coronation-Nevis	4 673 105	

Subdivision	Entre	Pertes réelles réclamées(1) ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984
112. Landon - Acme	Langdon-Carbon Cosway-Wimborne	3 044 223	
113. Lomond	Eltham-Hays	7 235 785	
114. Macleod	Aldersyde-Fort Macleod (y compris l'embr. Claresholm Airport)	3 222 706	
115. Stirling	Manyberries-Stirling	5 033 141	
116. Strathmore	Langdon-Shepard	161 877	
117. Turin	Coalhurst-Turin	1 694 080	
118. Willingdon	Lloydminster-Elk Island (y compris l'embr. Chemical)	7 612 480	
	Total (CP Rail)	**168 700 148 $**	**143 416 595 $(5)**
	TOTAL (CN et CP Rail), article 258	**330 277 470 $**	**291 013 720 $**

(1) Réclamations déposées par CN le 27 juin 1984 et par CP Rail le 23 mars 1984.
(2) Se prolonge au Manitoba sur une faible distance.
(3) Se prolonge en Colombie-Britannique sur une faible distance.
(4) Se prolonge en Saskatchewan sur une faible distance.
(5) Paiements en vertu de réclamations anticipées pour 1983. Incorporé aux paiements du Programme d'initiatives du transport de l'Ouest de Transports Canada. Aucun autre paiement n'a été fait aux fins de réclamations pour 1983.
(6) Se prolonge en Alberta sur une faible distance.

APPENDICE XVIII
Comité des transports par chemin de fer

Réclamations et paiements, 1983
Article 261 (Services de trains de voyageurs)

Compagnie	Services de trains de voyageurs	80 % des pertes réelles réclamées[1] ($)	Paiements versés au 31 déc. 1984 (80 % des pertes réelles certifiées) ($)
1. Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada	Clarenville-Bonavista	48 036	Aucun[3]
	St. John's-Argentia-Carbonear	244 632	Aucun[3]
	Toronto-North Bay («Northlander»)	2 051 825	2 040 000[2]
2. Algoma Central Railway	Sault Ste. Marie-Hearst	2 529 269	2 232 000[2]
3. Quebec North Shore and Labrador Railway (QNS&L)	Sept-Îles-Labrador City/ Schefferville	2 264 622	Aucun[3]
	Total	**7 138 384**	**4 272 000**

(1) Quatre-vingt pour cent des pertes réelles réclamées par CN le 22 juin 1984, par Algoma Central le 21 juin 1984 et par QNS&L le 27 juin 1984.

(2) Le paiement indiqué s'applique au montant de la réclamation par anticipation déposée pour 1983 conformément au crédit 85a (Transports) de la *Loi n° 4 de 1975 portant affectation de crédits*.

(3) Les paiements ne sont recommandés que si les services sont jugés «non rentables». Aucune décision n'a été prise dans ce cas.

APPENDICE XIX
Comité des transports aériens

Services intérieurs

	1983	1984
Nombre de titulaires et de permis		
Transporteurs autorisés	2 139	2 230
Aéronefs à voilure fixe	1 977	2 059
Aéronefs à voilure tournante	162	171
Transporteurs nationaux	1 148	1 219
Transporteurs étrangers	991	1 011
Permis	3 228	3 376
Nouveaux permis émis	223	262
Permis remplacés	394	447
Requêtes en obtention de permis		
Reçues pendant l'année	935	1 032
Reportées de l'année précédente	363	192
En attente à la fin de l'année	192	220
Traitées pendant l'année	1 106	1 004
Exemptions et autorisations spéciales		
Exemptions à l'égard d'aéronefs privés	74	28
Agriculteurs «volants »	92	82
Autorisations d'écoles de pilotage satellites	55	46
Décisions et ordonnances		
Décisions	698	770
Ordonnances	564	873
Avis publics		
Requêtes	491	627
Audiences	7	11

APPENDICE XX
Comité des transports aériens

Vols d'affrètement choisis

	1983		1984	
Affrètements	**Vols**	**Places**	**Vols**	**Places**
Affrètement pour voyage tout compris*				
En provenance du Canada	2 302	302 242	1 679	232 357
En provenance de l'étranger	44	7 571	44	7 626
Sans participation et à but commun				
En provenance du Canada	739	55 737	773	51 157
En provenance de l'étranger	648	21 995	692	27 277
Intérieurs	181	1 777	18	1 940
VARA/Affinité*				
En provenance du Canada (VARA)	1 901	540 802	2 735	536 252
En provenance de l'étranger				
(VARA)	1 542	–	1 454	171 687
(Aff.)	61	–	71	5 637
VARA (intérieurs)	2 062	377 627	2 293	400 195
VARA/AVTC (nouveau type d'affrètement introduit en 1980)*	9 786	1 854 859	10 377	1 912 703
VARA/AVTC (intérieurs)	590	216 482	–	–

* Les statistiques ne comprennent pas les changements.

APPENDICE XXI
Comité des transports aériens

Services internationaux
Requêtes portant sur des permis et vols

	1983	1984
Demandes de permis		
Requérants canadiens	11	37
Requérants étrangers	195	162
Demandes de vols par des non-titulaires (exploitants américains de petits aéronefs)	77	55

APPENDICE XXII
Comité des transports aériens

Dépôts de tarifs et de services

		1983(1)	1984(1)
Tarifs d'affrètements		11 197	10 256
Services à horaire fixe			
Tableaux de service à horaire fixe et régulier		6 935	7 026
Tarifs passagers	Intérieurs-Canada-É.-U.	41 000	24 546
	Outre-mer	58 971	77 719
Tarifs de fret	Intérieurs-Canada-É.-U.	12 743	8 588
	Outre-mer	20 727	12 003

(1) 1er octobre-30 septembre.

APPENDICE XXIII
Comité des transports par eau

Requêtes, 1984

Requêtes	Reçues	Agréées	Autres
Projets de tarifs de droits de pilotage (art. 23 de la *Loi sur le pilotage)*			
Administration de pilotage de l'Atlantique	1	–	–
Administration de pilotage des Grands Lacs	1	–	–
Administration de pilotage des Laurentides	1	–	–
Administration de pilotage du Pacifique	1	–	–
Approbation de tarifs (*Loi sur les transports)*	6	–	–
Permis de transport par eau (*Loi sur les transports)*	Aucun	–	–
Projets d'acquisitions en 1984			
Projets (art. 27 de la *Loi nationale sur les transports*)	2	–	–
Enquêtes	1	–	–
Ordonnances et décisions			
Décisions rendues, 1984	19	–	–
Ordonnances rendues, 1984	34	–	–

APPENDICE XXIV
Comité des transports par eau

Cabotage, demandes d'exemption
Du 1er janvier au 31 décembre 1984
Sommaire

Type	Nombre
Cabotage	95
Navigation autre que le cabotage	45
Total	**140**

Décisions

Recommandées	108
Rejetées	14
Retirées	15
Annulées	1
En cours	2

APPENDICE XXV
Comité des transports par eau

Permis délivrés, 1984

Région	Titulaire	Nombre de navires autorisés
Grands Lacs	Newman Harbour Terminals and Transportation Inc.	1
Fleuve Mackenzie	Arctic Transportation Ltd.	27
	A. Frame Contracting Ltd.	13
	Beluga Tours Ltd.	2
	Cooper Barging Service Ltd.	8
	Coastal Marine Ltd.	2
	Len Cardinal Transport Ltd.	2
	Norsask Marine Ltd.	2
	Société des transports du Nord Limitée	179
	Peter Pond River Tours (1978) Ltd.	1
	Pine Creek Construction Ltd.	3
	Total	**240**
Ouest de l'Arctique canadien	Arctic Transportation Ltd.	32
	Société des transports du Nord Limitée	68
	Total	**100**

APPENDICE XXVI
Comité des transports par véhicule à moteur

Transport de marchandises dans la Région atlantique
Paiements certifiés de subventions, 1984

	Paiements certifiés[1] 1983			Paiements certifiés[1] 1984		
	Train	Camion	Navire	Train	Camion	Navire
Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes						
Trafic en direction ouest	11,6	–	–	14,1[2]	–	–
Trafic intérieur	–	–	–	–	–	–
Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région atlantique						
Article 3 (Trafic en direction ouest)	–	13,4	–	–	13,6	–
Article 6 (Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Article 6 (Subvention sélective-Trafic en direction ouest)	4,0	4,2	–	4,5[2]	4,8	–
Article 6 (Subvention sélective-Trafic intérieur)	6,3	21,5	0,4	5,8	24,7	0,5
Article 6 (Subvention sélective-Trafic intérieur)	–	–	–	–	–	–
Total (Programme)	**21,9**	**39,1**	**0,4**	**24,4**	**43,1**	**0,5**
Nombre de réclamations déposées	**267**	**11 044**	**22**	**321[2]**	**11 893**	**33**
Nombre de réclamations examinées	**265**	**10 562**	**19**	**320[2]**	**11 526**	**32**

[1] Millions de dollars.
[2] Chiffre estimatif.

APPENDICE XXVII
Direction de la recherche

Rapports de recherche publics

1984

Rapport n°	Titre
1984-01F/E	Indices des taux de fret des conférences maritimes pour les exportations canadiennes: Séries temporelles trimestrielles, 1978-1981
1984-02F	Le transport des petites expéditions
1984-03F/E	L'offre de transport maritime de ligne régulière au Canada
1984-04F	Une étude de la productivité des transporteurs aériens canadiens
1984-05F	Les exportations canadiennes outre-mer de marchandises générales et l'activité portuaire de l'est du Canada
1984-06F	Aspects du camionnage commercial des grains dans la région des Prairies: Automne 1982

Autres rapports de recherche

Série de séminaires de recherche, printemps 1983

Série de séminaires de recherche, automne 1983